1ra. SECCION

EL LITORAL

Año LV — No. 17.657 — 26 páginas en 2 secciones — Precio: $ 0,70 — SANTA FE, JUEVES 5 DE OCTUBRE DE 1972 — Dirección y Administración: San Martín 2651/59 — Tel. 20101

Coincidencias para un acuerdo político

El Sr. Sajón se refirió al plan propuesto por Perón y a sus compatibilidades con el gobierno nacional

BUENOS AIRES, 5 (UPI). — La repercusión que provocó en la víspera en los sectores oficiales y políticos la carta y la propuesta de 10 puntos que Perón hizo llegar a las autoridades nacionales, se reflejó en las reacciones manifestadas en los mismos niveles, en su casi mayoría favorables al gran acuerdo que posibilite la salida institucional del país.

En el orden oficial el secretario de Prensa y Difusión, Sr. Edgardo Sajón, destacó anoche en rueda de prensa que existen claras coincidencias entre el documento de Perón y las medidas adoptadas por el gobierno y las fuerzas armadas para concretar el precitado proceso.

Dijo el funcionario que el documento fue ya puesto en manos del ministro del Interior, Dr. Arturo Mor Roig, titular de la Comisión Coordinadora del Plan Político, organismo que deberá analizarlo y elevar posteriormente sus conclusiones a la Junta de Comandantes en Jefe.

La reunión de los hombres de prensa con Sajón se realizó en el Salón de Acuerdos de la Casa Rosada y se concretó a instancias de los periodistas destacados en el lugar para conocer la opinión oficial respecto al programa de "Reconstrucción nacional" a que se refiere Perón.

Propósitos del Gran Acuerdo

Sajón señaló inicialmente que "toda manifestación de apoyo al proceso que está empeñado el gobierno como culminación de la Revolución Argentina y toda sugerencia que se formule con ánimo de perfeccionarlo o consolidarlo, son bien recibidas. El gobierno ha estado siempre abierto al diálogo. La misma actitud que adoptó ante el documento justicialista la exhibió antes con todos los sectores dispuestos a contribuir en el establecimiento de una democracia moderna, estable y eficiente, con plena vigencia de las mayorías, pero con absoluto respeto hacia las minorías.

"Y lo mismo se hará —acotó— en el futuro, teniendo siempre presente las instancias naturales del gobierno, la igualdad de tratamiento hacia todos los partidos políticos y dando la cara al pueblo.

"Nada se hará a sus espaldas. El Gran Acuerdo Nacional apunta hacia la unión de los argentinos. Y por eso, necesariamente, requiere la opinión de todos los sectores que han comprendido la necesidad de obtener coincidencias mínimas".

Coincidencias Primarias

Sajón estimó —al margen de todo tipo de consideración valorativa y definitoria que en su momento se hará por los conductos correspondientes— que "este aporte, materializado por las vías normales y con amplitud de posibilidades para el diálogo y el acuerdo público, merece que el secretario de Prensa y Difusión se permita señalarles a ustedes, y por su intermedio a los medios que representan y a la opinión toda las coincidencias primarias que surgen de la confrontación del documento publicitado hoy con la filosofía conciliadora por la que viene bregando —incansablemente— este gobierno de las fuerzas armadas, con sus cuadros cohesionados en procura de la normalización constitucional, mirando al futuro sin que los aten o puedan llegar a limitar enfrentamientos estériles o disidencias del pasado que reeditados hoy, podrían llegar a ser fatales para nuestra patria.

Luego indicó que las coincidencias surgen de algunos párrafos del documento y manifestaciones formuladas en distintos momentos por el gobierno del presidente Lanusse. Recordó que Perón manifiesta que "el verdadero problema no son las elecciones que se proyectan, sino el encarar una real tarea de reconstrucción nacional" y que el gobierno de las fuerzas armadas sostuvo que "el proceso de institucionalización no se agotará en el acto electoral, porque éste, en sí mismo, no constituye un objetivo. La institucionalización se concretará cuando esté asegurada la estabilidad del gobierno surgido de las próximas elecciones".



(Radiofoto UPI)

El secretario de Prensa y Difusión de la Presidencia de la Nación, Sr. Edgardo Sajón, durante la conferencia celebrada con los periodistas

Los que gobiernan

Tras referirse al punto del documento en que Perón afirma: "O el pueblo está realmente representado por quienes gobiernan o la Argentina se condena, irremisiblemente a un futuro de anarquía, inestabilidad y violencia", Sajón advirtió que en 1971 el gobierno se comprometió a transferir el poder a quienes resulten vencedores en una justa comicial libre y de pureza indiscutida. "El pueblo, entonces —añadió— podrá elegir a quienes considere dignos y capaces de dirigir los altos destinos nacionales".

Hacia un orden justo

En cuanto a que Perón sostiene: "El objetivo de esta generación de argentinos es uno e insoslayable: liberar definitivamente a la patria de toda dependencia y colocarla a la vanguardia de los pueblos que luchan y trabajan por un orden más justo y humano, frente a la prepotencia de los imperialismos", el funcionario subrayó que el gobierno de las fuerzas armadas fue claro y terminante. Advirtió que "los latinoamericanos estamos empeñados en una misma tarea: conseguir la participación activa en proceso de rápido progreso material y espiritual, que las circunstancias nos imponen, para hacer realidad lo que nuestros pueblos nos exigen. Hoy lo que importa —destacó— es unir esfuerzos y de lo que se trata es que nuestras naciones conozcan el beneficio de su independencia".

Perón afirma también —dijo Sajón— que este "noble y patriótico objetivo merece todos los sacrificios, todos los renunciamientos, porque si la liberación nacional no se logra en el futuro inmediato, el pueblo argentino vivirá horas de angustia, de desesperación de odios internos y de violencia" y el funcionario recordó que el gobierno señaló oportunamente que "la actitud negativa de algunos sectores de ninguna manera puede agotar el proceso".

"Este seguirá inexorablemente y para todos, aunque no sea con todos. Quienes con un pretexto u otro eludan su compromiso de responsabilidad y su participación en la apasionante tarea propuesta, quedarán a contramano de la historia. Seguirán atados al pasado, mientras el pueblo argentino avanzará libremente hacia el futuro"

"Nada se hará a espaldas del pueblo"

Luego el Sr. Sajón respondió a preguntas de los periodistas en relación al mismo asunto y al requerírsele sobre si había plazo fijo para contestar el documento de Perón dijo que taxativamente no lo hay, pero que se iba a trabajar con toda la premura que corresponde, y en cuanto a si el gobierno había recibido complacido el documento, respondió que el gobierno "recibe complacido este como cualquier otro aporte que cualquier otro sector político esté dispuesto a hacer en pro de la unión de los

(Pasa a pág. 2da., col. 6a.)

Celebración del 'Día del Camino'

Sobre la realización de trabajos en cinco años informó el Ing. Gordillo

BUENOS AIRES, 5 (Télam). — En los últimos cinco años fue destinada a obras viales una suma muy superior a la invertida en el decenio 1955/65. Esos montos —en valores constantes— fueron, respectivamente de 6.730 millones de pesos para aquel lustro contra 4.163 millones correspondientes al período mencionado en segundo término.

Lo expresó así el ministro de Obras y Servicios Públicos al hablar en la tradicional comida de camaradería que organiza anualmente la Asociación Argentina de Carreteras, en celebración del "Día del Camino".

El Ing. Pedro A. Gordillo dijo, asimismo, que en los primeros nueve meses de 1972 se han licitado obras viales por pesos 1.218 millones, que comprenden 1.100 kilómetros de caminos, 3.800 metros de puentes importantes, sin incluir en dichas sumas los puentes menores, e incluyendo las nueve grandes obras de accesos y avenidas de circunvalación en ciudades de magnitud, y de autopistas, que comprenden una longitud total de 174 kilómetros de caminos multitrochas, con puentes, intercomunicadores y distribuidores de tránsito.

Antes de terminar el año actual —añadió— se licitarán obras por 450 millones de pesos e indicó que con el ajuste que se hará del presupuesto vigente podrá alcanzarse al concluir 1972, una inversión de 2.000 millones de pesos en obras viales. Subrayó que "uno de los hechos más promisorios de los últimos años es la creación y maduración de una conciencia vial en todo el país".

Aludió a los problemas coyunturales de recaudación o la insuficiente fluidez de los fondos que no debe ser motivo de desmayo ni de desaliento. La vialidad no es una ínsula dentro del país y, en consecuencia participa de todas las dificultades que en determinado momento inciden sobre la economía nacional y especialmente en el sector público. La marejada que desencadena el proceso inflacionario o el insuficiente crecimiento del producto interno alcanza a todos los sectores y Vialidad no es ni puede ser una excepción".

Por su parte, el administrador general de Vialidad Nacional, Ing. Roberto M. Agüero, afirmó al referirse al plan vial nacional 1971/1975 que a través de su concreción "se pretende, a su culminación, que el 75 por ciento de la red troncal tenga condiciones de transitabilidad permanente" y anunció luego que por su importancia en lo que significará en los aspectos técnicos y económicos de la aplicación más eficaz de los recursos, debe señalarse que actualmente se encuentra en preparación el proyecto de ley para la creación del Instituto Nacional de Investigaciones Viales, que llenará un vacío en el campo de la investigación y de la tecnología aplicada en el ámbito vial".

También se hallan en preparación otros instrumentos legales para la puesta en funcionamiento de planes integrales de caminos para el fomento agropecuario.

A su vez, el presidente de la Asociación Argentina de Carreteras, Ing. Eduardo Rambelli, se refirió a las realizaciones camineras ya realizadas en todo el territorio nacional y a la situación actual y perspectivas inmediatas en el sector. Indicó que la mencionada entidad propone un aumento en el impuesto de emergencia que grave actualmente a los combustibles y expresó:

"Llevar ese impuesto de siete centavos por litro, que es su valor actual, a diecisiete centavos, compensa sólo en parte el deterioro de la moneda, por efeción, desde la fecha de implantación del gravamen".

Crédito del Eximbank a nuestro país

WASHINGTON, 5 (UPI). — La Argentina recibió un crédito del Banco de Exportación e Importación (Eximbank) por 1 millón 806.250 dólares y dos garantías sobre entidades privadas, una por 1 millón 83.750 dólares y otra por 722.500, para la compra de material científico en este país.

El prestatario es el Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas que hará un pago en efectivo de 637 mil 500 dólares, lo que hace un monto total de 4.250.000. La mayor de las mencionadas garantías es para un préstamo de la Private Export Funding Corporation (PEFCO), cuya aportación equivale al 25,5 por ciento de la compra y la otra es del Connecticut Bank and Trust Company que contribuye con un 17 por ciento.

Los préstamos y las garantías son parte de un amplio plan de la Argentina, para realizar investigaciones oceanográficas y en las comunicaciones y navegación.

Al efecto, la Argentina construye actualmente un buque oceanográfico en los astilleros de Astarsa, a un costo de 10.000.000 de dólares.

Campaña contra la SIP iniciaron diarios chilenos

SANTIAGO (Chile), 5 (UPI). — Los diarios oficialistas iniciaron una campaña contra la Sociedad Interamericana de Prensa (SIP), que el lunes inicia su asamblea anual en esta capital.

El diario de gobierno, "La Nación", dice en su principal título de primera página, refiriéndose a la SIP, que "montan nueva tribuna para denigrar a Chile".

El presidente Salvador Allende no hablará en la sesión inaugural de a SIP, según informaron fuentes allegadas al comité organizador de la reunión, que se prolongará hasta el viernes.

El comité de libertad de prensa de la SIP analizará la situación de la prensa en los diversos países de continente. La reunión es la segunda que se efectúa en Chile en los últimos diez años.

"La Nación" dice que la SIP es una organización de empresarios y no de periodistas y agrega que "la llegada a Chile de estos jurados enemigos de nuestro país no tiene nada que hacer con el periodismo ni con la libertad de prensa".

"Ellos vienen —dice— a cumplir una misión, se ajustan a un plan, traen todo preparado, para mentir y mistificar".

Agrega que "se referirán episódicamente a países en que no existe ni el rastro de una libertad de prensa, pero dedicarán sus baterías a Chile, pese a que entre nosotros impera la más absoluta e irrestricta libertad de prensa".

El matutino se refiere a los incidentes estudiantiles callejeros ocurridos ayer y publica una foto con muchachos lanzando piedras a la policía bajo el epígrafe: "Le preparan el camino a la SIP".

Los partidos de oposición anunciaron una marcha para el martes a fin de protestar por la política del gobierno frente a los medios de comunicación.

El acto fue organizado a raíz de la clausura por 48 horas que el gobierno aplicó a la radio Sociedad Nacional de Agricultura, de oposición, por una información que dio la emisora y que las autoridades estimaron como "falsa y alarmista".

El tabloide izquierdista "Puro Chile", dice que como falta una semana para la reunión de la SIP "y el tiempo apremia" la CIA (Central de Inteligencia de los Estados Unidos) "ha ordenado a sus agentes agotar todos los medios posibles para que el gobierno se vea en la necesidad de 'atentar' contra la libertad de prensa".

De otra manera —agrega— la reunión fracasará y los empresarios tendrían que volverse a sus puntos de origen "con las maletas repletas de contrabando pero sin haber logrado empañar la imagen de la revolución chilena".

El columnista Augusto Olivares, del diario pro oficialista "Clarín", que ayer calificó la asamblea de la SIP como "una abierta provocación contra el gobierno del presidente socialista Salvador Allende", se refiere hoy por segundo día al mismo tema.

Señala que "las instrucciones de los norteamericanos son crear una campaña antichilena en vísperas de la reunión de la SIP, la que se mantendrá durante su desarrollo, con el apoyo de manifestaciones callejeras que efectuarán elementos fascistas de los partidos enemigos del gobierno".

Dice que no es aventurado manifestar que la reunión de la SIP es una "provocación antichilena" y agrega que "se recuerda que la SIP ha participado conforme a instrucciones del Departamento de Estado norteamericano contra gobiernos que han mantenido una línea de independencia respecto a Washington".

Otro atentado hubo en Belfast

BELFAST, 5 (UPI). — Un nuevo atentado terrorista llevó hoy el total de muertos en tres años de guerra religiosa en Irlanda del Norte al umbral de los seis centenares.

Patrick Connelly, 23, murió en la sala de su casa cuando una bomba estalló en la finca, en Portadown, a 37 kilómetros al sudoeste de Belfast. Sus padres y su hermano no recibieron heridas graves.

En Belfast donde también estalló una tremenda bomba que causó graves daños pero sin dejar víctimas el ala provisional del proscripto Ejército Republicano Irlandés (ERI) informó que ajustició a cuatro agentes encubiertos del ejército, entre ellos una mujer. El ejército negó veracidad a la información.

La policía dijo que aún no estaba claro el atentado en que Connelly, un católico, fue muerto. No se pudo establecer todavía si la bomba fue arrojada o estaba plantada en la casa. La explosión se produjo cuando la familia se disponía a acostarse.

Su muerte fue la 508 desde que las tropas británicas llegaron al país en agosto de 1969 para mantener la paz entre los protestantes y la minoría católica.

Entretanto una declaración del ala provisional del ERI afirma que elementos de esa agrupación clandestina ejecutaron un hombre que era segundo jefe de un grupo de agentes encubiertos del ejército.

Asimismo, una muchacha, según el ERI hija de un brigadier británico fue ajusticiada al mismo tiempo, en un departamento ubicado en un barrio católico de esta ciudad.

La declaración añade que el hombre era conocido como "Bossman Jim" y no aclara la identidad de la muchacha.

Asimismo la nota afirma que otros tres agentes fueron muertos ese mismo día, el lunes, en distintos lugares de Belfast.

El ejército reconoció que uno de sus agentes, Edward Stewart, que se hacía pasar por tintorero, fue asesinado el lunes por un grupo de terroristas.

Barón Theodor von Guttemberg

Su fallecimiento

GUTTEMBERG (Alemania), 5 (UPI). — Murió hoy el barón Theodor von Guttemberg, cofundador de la Unión Cristiana Socialista y uno de los principales críticos de la política de entendimiento con el este del canciller Willy Brandt. Tenía 51 años.

El barón renunció hace meses a una banca en el Bundestag (Cámara baja del Parlamento) y se retiró a su castillo de Guttemberg debido a que comenzó a sentirse enfermo.

Atacan a los rojos a 35 km. de Saigón

Las incursiones aéreas norteamericanas tuvieron por objetivo desbaratar una supuesta ofensiva norvietnamita.- Se combatió en la región central

SAIGON, 5 (UPI). — La fuerza aérea norteamericana descargó mil toneladas de bombas de alto poder explosivo en los alrededores de Saigón, en un esfuerzo por desbaratar una supuesta ofensiva comunista.

Más de 30 bombarderos B-52 realizaron 10 misiones diferentes entre noche y esta mañana atacando diversos blancos, el más cercano a 35 kilómetros de la ciudad.

Los remanentes del tifón Lorna han limitado, por segundo día consecutivo, las misiones sobre Vietnam del Norte, dijo un vocero del comando.

Con todo ayer se cumplieron 150 misiones y aviones con base en Tailandia atacaron el centro de control y radiocomando de Dien Bien Phu y el nudo ferroviario de Donklat, 130 kilómetros al norte de Hanoi, en la ruta a China.

No se pudo hacer una estimación de los daños debido al mal tiempo.

En tanto un vocero survietnamita informó que unos 200 comunistas fueron muertos en una serie de combates en la región de las costas centrales.

Otro medio centenar perdió la vida en luchas registradas en torno a la ciudad de Hue.



(Radiofoto UPI)

Alumnos de una escuela de la localidad survietnamita de Dong My Tay buscan refugio durante un ataque de los guerrilleros del Vietcong

En ambos teatros las bajas sudistas fueron de 11 muertos y 55 heridos, según el vocero. La acción aérea se ha concentrado en las inmediaciones de Saigón ya que los informes de inteligencia indican que los comunistas podrían estar preparando una ofensiva que coincidirá con las elecciones presidenciales estadounidenses, el siete de noviembre.

Denuncian una masacre en el Yemen del Sur

BEIRUT, 5 (UPI). — Rebeldes sudyemitas destruyeron un avión en el que viajaban altos funcionarios del gobierno marxista de ese país dando muerte a todos los pasajeros, informó hoy la agencia noticiosa Medio Oriente.

En un despacho fechado en Sana, capital de Yemen del Norte, la agencia dice que un avión Dakota de Yemen del Sur aterrizó en el aeropuerto de Ain en la zona de Belhan (una ciudad sudyemenita cercana a la frontera con Yemen del Norte) con gran cantidad de miembros de la oficina política del Frente de Liberación Nacional (el partido gubernamental) y cierto número de militares a bordo".

"Los viajeros cumplían una visita a la región donde hubo combates entre Yemen del Sur y del Norte".

E. U. y la reunión sobre el desarme

El gobierno de Washington se opone por el momento a su realización

NACIONES UNIDAS (Nueva York), 5 (UPI). — Estados Unidos se opone a la realización de una conferencia mundial para el desarme en estos momentos, según lo revela un documento oficial dado a publicidad.

La conferencia es un proyecto de la Unión Soviética que la delegación comunista propuso a la asamblea general de las Naciones Unidas (ONU) el año pasado.

La asamblea en esa oportunidad decidió por aclamación que la idea debería ser objeto de "cuidadosa consideración" y que el secretario general de la ONU, Kurt Waldheim, debía encuestar la opinión e ideas específicas de las naciones miembros en torno a la propuesta conferencia.

Waldheim ayer dio a publicidad las 33 respuestas que recibió de otras tantas naciones miembros, más un memorándum de Alemania Oriental respecto del mismo asunto.

De las respuestas sólo una es negativa, la de Estados Unidos, aunque deja la puerta abierta a una futura reconsideración de la propuesta.

Otros gobiernos aprueban el proyecto con algunas reservas, la mayoría concernientes a que el éxito de la conferencia sólo será posible si la misma es cuidadosamente preparada y si está asegurada la asistencia de todas las potencias nucleares.

China fue la única gran potencia que no emitió una respuesta a la consulta de Waldheim. Sin embargo el viceministro de Relaciones Exteriores chino, Chiao Kuan-Hua, rechazó la idea en su discurso político del martes ante el cuerpo.

Dayan se refirió a la situación árabe - israelí

Señaló que no esperaba el estallido de otro conflicto el año próximo y destacó el panorama defensivo de su país

TEL AVIV, 5 (UPI). — El ministro de Defensa, Moshe Dayan, recibió en su casa a una delegación de judíos norteamericanos a quienes dijo que no esperaba el estallido de otra guerra árabe-israelí durante el año venidero.

"Si la guerra estallara —predijo— la Unión Soviética no participará activamente en ella".

Dayan se reunió anoche en su casa, en el suburbio de Zahalat, con una delegación de la más poderosa organización judía de los Estados Unidos y en la ocasión se refirió extensamente al panorama defensivo israelí.

Según un posterior comunicado de la oficina de prensa del gobierno, el ministro de Defensa dijo que "bajo las presentes condiciones no espero que los árabes reanuden su guerra contra Israel el año venidero.

"Aunque la Unión Soviética no ha abandonado por completo su papel en la región del Mediterráneo debemos asumir que los rusos han aprendido su lección y han llegado a la conclusión de que no deben tomar parte activa en una guerra con Israel", agregó.

Egipto, la más poderosa de las naciones árabes que combatió a Israel, recibió gran cantidad de armas soviéticas desde 1955. Luego que el gobierno de El Cairo expulsó a los asesores soviéticos allí destacados, en julio el envío de material bélico comunista ha cesado.

Sistemas de misiles tierra-aire fueron parte del arsenal que Moscú envió a Egipto pero todo indica que los soviéticos no han prometido armas semejantes a los sirios, dijo Dayan.

La política de E.U. y Rusia en Medio Oriente

LONDRES, 5 (UPI). — Los Estados Unidos y la Unión Soviética han llegado a un acuerdo para evitar una participación directa en el conflicto del Levante que pueda encender una guerra, afirmaron hoy fuentes diplomáticas.

Agregaron que el entendimiento, logrado durante la visita del presidente Richard Nixon a Moscú, incluye el evitar un "papel combativo" aunque no la función de consejeros técnicos.

Durante las últimas dos semanas los soviéticos han estado enviando a Siria misiles antiaéreos y otros equipos bélicos, pero los datos disponibles indican que los suministros fueron limitados y tenían por fin impresionar a los árabes y contener cualquier plan israelí de lanzar un ataque aéreo contra Siria.

Los cohetes antiaéreos han sido y están siendo instalados en cantidades limitadas, principalmente en Damasco y alrededores.

Desde hace un tiempo había en Siria un millar de asesores militares soviéticos y parece que junto con los nuevos embarques de armas llegaron más técnicos.

Pero, según las fuentes, no parece posible que, tal como ocurrió en Egipto, los soviéticos manejen los cohetes y otros equipos modernos, a fin de evitar cualquier participación directa en el conflicto.

Los salarios y las paritarias

BUENOS AIRES, 5 (Télam). — "Informé a los miembros del consejo directivo de la CGT que ya han sido enviados al Poder Ejecutivo los respectivos proyectos de ley sobre convocatoria a paritarias y aumentos salariales", dijo el ministro de Trabajo, Rubens San Sebastián al concluir la conversación que mantuvo con los integrantes del secretariado cegetista que lo entrevistaron en su despacho.

El titular de trabajo añadió que "en el proyecto de convocatoria a paritarias se establece que el plazo de denuncias de los convenios vigentes vence el 13 del corriente y el de presentación de petitorios el 20 de este mes.

"Por razones de tiempo y por esta única vez —manifestó—, se ha autorizado a los consejos directivos de los sindicatos a designar a los representantes ante las paritarias y a elaborar los reclamos que se discutirán".

Señaló que "una vez constituidas las paritarias, conforme a las leyes vigentes, se ha facultado a que las partes discutan directamente sus condiciones para luego ser convalidadas por la autoridad laboral.

"Adelantó que en la ley de aumentos salariales —subrayó San Sebastián— no se ha incluido ningún artículo que establezca contribuciones a las entidades sindicales".

El ministro aclaró, que "en esta ley de paritarias no se incluyen a los personales estatales.

"Con relación a las paritarias de la ley 10.710 (aranceles y prestaciones médico-asistenciales) —dijo por último— les indiqué que con el cambio de ministro de Bienestar Social he creído prudente conversar con él antes de proceder a la convocatoria y lo he hecho ayer. Seguramente esta tarde —afirmó—, en la entrevista que mantendrá el Dr. Puiggros con la CGT, se dé solución y se concrete el pedido".

Logran aislar la bacteria causante de la meningitis

SAO PAULO (Brasil), 5 (AFP). — Científicos del Instituto Adolfo Lutz en colaboración de la Organización Mundial de la Salud (OMS) lograron aislar la bacteria causante de la meningitis, que en los últimos años viene atacando a la población de Sao Paulo en forma de creciente epidemia.

Según informó el secretario de Salud del Estado, Getulio de Lima, las investigaciones que se realizaron en ese instituto desde el jueves dieron como resultado el aislamiento de la bacteria "neisseria meningitis" y se cree que en los próximos días los científicos estarán en condiciones de prescribir los medicamentos más eficaces contra el mal, que ya provocó decenas de muertos en el país.

La situación del ministro de Hacienda

BUENOS AIRES, 5 (UPI). — La Presidencia de la Nación declinó este mediodía confirmar o desmentir las insistentes versiones circulantes en torno a la renuncia del ministro de Hacienda y Finanzas, Sr. Cayetano Licciardo.

"No hay ninguna información al respecto. Las versiones corren por cuenta de quien las emana", dijo ante una consulta oficial un portavoz de la Dirección General de Prensa.

Según esas versiones Licciardo habría presentado su dimisión el 22 de setiembre último, y la misma ya le habría sido aceptada por el presidente Alejandro Lanusse.

Al mismo tiempo, fuentes económicas se inclinaron en suponer que la renuncia de Licciardo recién sería confirmada simultáneamente con la designación de su sucesor, quien —aventuraron las mismas fuentes— podrían ser el actual presidente del Banco Central, Dr. Jorge Bermúdez Emparanza.



(Radiofoto UPI)

El Dr. Malek con estudiantes. - El ministro de Cultura y Educación, Dr. Gustavo Malek, conversa con padres y alumnos de las escuelas de educación técnica para considerar el problema planteado por la proyectada ley orgánica de ingeniería, arquitectura y agrimensura, quefinalmente fue retirada por el Poder Ejecutivo de la provincia de Bs. Aires.

Opiniones sobre el plan de Perón

BUENOS AIRES, 5 (UPI). — Las máximas jerarquías eclesiásticas argentinas apoyarían el contenido del plan de pacificación que Perón propone al gobierno de la Nación, según lo afirmó el delegado personal del ex presidente tras haber entregado en la tarde anterior una copia de dicho plan a la secretaría general de la Conferencia Episcopal Argentina.

Dijo Cámpora que monseñor Antonio Tortolo, arzobispo de Paraná y monseñor Antonio Plaza, arzobispo de La Plata, "han coincidido plenamente con nosotros con el plan de reconstrucción y paz nacional que el general Perón ha enviado. Sabemos —añadió— que la Iglesia busca, como todos los argentinos, la paz y la seguridad nacional".

Cámpora concurrió al encuentro con los purpurados acompañado por el Dr. Alejandro Díaz Bialet y por el dirigente juvenil Juan Manuel Abal Medina. La reunión duró 40 minutos y posteriormente el delegado de Perón conversó con los periodistas.

Dijo entonces que habían llegado a la sede de las altas dignidades de la Iglesia argentina "para hacerles entrega del plan de reconstrucción nacional que el general Perón hizo llegar a la Junta de Comandantes en Jefe y que había entregado al secretario de la misma, brigadier Martínez".

Por su parte, monseñor Tortolo dijo que no había leído aún el documento pero que todo lo que contribuya a la pacificación nacional y a la reconstrucción de la Argentina será apoyado por la Iglesia.

DECLARACIONES DE DIRIGENTES POLITICOS

Por otra parte caracterizados dirigentes políticos opinaron sobre el plan propuesto por Perón y sintéticamente, destacamos las siguientes:

— **Raúl Alfonsín (UCR):** Dijo que "si predomina la cordura y el gobierno acata los reclamos de las mayorías, la restitución de la soberanía popular a través del ejercicio del voto no condicionado será una realidad. Destacó que la crisis del país no es solamente de 18 años y sostuvo que la dependencia externa y la desigualdad son más antiguas. Señaló que sería tal vez más preciso, decir, que son, desgraciadamente constante de nuestra historia.

Destacó que del primer análisis de los puntos presentados por Perón "nos llaman la atención algunas insuficiencias y debilidades. Limitarse a mencionar los "dictados hemisféricos del imperialismo"; creer, hoy y ahora en un gabinete de conciliación, subordinar un proyecto de reconstrucción nacional a su elaboración con un consejo económico o a la participación orgánica de las fuerzas armadas, previas a la definición de la soberanía popular, nos parecen condicionalmente inadmisibles".

—**Sánchez Sañudo (Concentración Cívica):** "Parece casi grotesco. El mundo en general y los argentinos están asombrados. Parece increíble a quien contribuyó como nadie a la demolición de las instituciones de la República se pretenda hacerlo aparecer hoy como el artífice de la reconstrucción".

—**Rogelio Frigerio:** "El documento coloca al problema nacional en términos de realidad. Aquí no se trata de las elecciones por sí mismas sino de la reconstrucción nacional. Se vuelve a explicitar como ya se hizo en enero de este año la crisis a que ha sido arrastrado el país por la obra contrarrevolucionaria del gobierno. Corresponde a las fuerzas armadas dar una respuesta al llamamiento que se formula en el documento para consumar la Revolución Nacional. La solución ya está elaborada y consentida en las bases: ahora hace falta que los dirigentes asuman la responsabilidad".

Oscar Alende (Intransigente): "La lectura de los 10 puntos presentados por el general Perón demuestra una total identificación entre sus conceptos y los que venimos expresando desde hace tiempo ya que no habrá reconstrucción nacional sin medidas que impliquen una revolución nacional".

—**Arturo Frondizi (MID):** "Se trata de un documento fundamental que abre claras perspectivas para las soluciones nacionales. Sigue la línea expresada en el texto producido por el mismo a comienzos de este año y conforme al cual se estructuró el frente cívico de liberación nacional".

"A partir de los dos documentos citados, que honran a su autor el general Juan Domingo Perón, se hace más factible que nunca encontrar el camino de soluciones que cumpliendo el fin liberador de grandeza y justicia que nos proponemos, evite al país crueles enfrentamientos".

—**Horacio Thedy:** "Me parece positivo. Es un aporte muy interesante para la solución política del país".

—**Enrique Vanoli (UCR):** "En la medida que el documento refleja el propósito del justicialismo de concretar el proceso de institucionalización, lo considero positivo".

—**Julio Chamizo (Nueva Fuerza):** Dará su opinión cuando "esté bien interiorizado".

—**Vicente Solano Lima (Conservador Popular):** "Es un documento fundamental para establecer los nexos entre los movimientos popular y las fuerzas armadas en vista de un entendimiento nacional. Así se resolverá la crisis, se pacificará el país y se operará su reconstrucción. Todos los factores adversos serán derrotados".

—**José Antonio Allende (populista cristiano):** "La razonabilidad de la propuesta hace imposible que no tenga una acogida favorable no solamente en las esferas de los destinatarios inmediatos, las fuerzas armadas, sino de todo el pueblo".

Retiró la ley de ingeniería el P.E. bonaerense

BUENOS AIRES, 5 (UPI). — El ministro de Cultura y Educación, Gustavo Malek, anunció ayer que el gobierno de la provincia de Buenos Aires retiró del ámbito nacional la ley orgánica de la ingeniería, que había remitido a la firma del presidente Alejandro Lanusse, para que entrara en vigencia en todo el territorio bonaerense.

Malek comunicó la novedad a una delegación de alumnos de escuelas técnicas que lo entrevistaron para exponerle su inquietud respecto al texto de la ley al entender que la misma cercenaba los derechos de los profesionales no universitarios.

En tanto prosiguieron con intensidad las medidas de fuerza llevadas a cabo por los alumnos de esas escuelas quienes con el apoyo de sus profesores han ocupado simbólicamente la casi totalidad de los establecimientos educacionales del ramo en abierto rechazo al proyecto de la nueva norma legal.

Los alumnos indicaron a Malek que la decisión del gobierno bonaerense de retirar la ley no era una total solución y estimaron como necesidad imprescindible "el dictado de una ley nacional que fije en forma clara las incumbencias de los títulos que se expiden".

"Tales incumbencias —añadieron— o alcances de los títulos, actualmente quedan a merced de los consejos profesionales, dándose el caso concreto por ejemplo La Rioja, donde un maestro mayor de obras o un técnico constructor, solamente puede edificar viviendas de una planta y no mayor de 45 metros cuadrados".

Expresaron también que "los títulos nacionales que expide el Consejo Nacional de Educación Técnica, solamente tienen los alcances que se les ha fijado por resolución en la capital federal" y añadieron que tales títulos les brindan más posibilidades y reconocimientos en el exterior que en su propio país.

Ventana sobre Florida

¡QUE VIENE EL CUCO!

Por Osiris Troiani

ASUNCION, 4 de octubre 1955 (UP). — "Mientras esté en el Paraguay, honraré su hospitalidad. Si algún día se me ocurriera volver a la política, me iría a mi país y allí actuaría. Hacer desde aquí lo que no fuera capaz de hacer allá, no es noble ni peronista".

Estas fueron las primeras declaraciones de Juan D. Perón en el exilio. El presidente argentino derrocado el 20 de setiembre contestó por escrito a un cuestionario de United Press.

EL más perverso de mis amigos —lo llamaré Sadowsky—, me dijo el otro día: "Ch.e, si tenés influencia en Puerta de Hierro avisale al jefe que venga en barco, no en avión. ¿Te lo imaginás, sentado lo más pancho en una hamaca, y tostándose morrocotudamente durante quince días, mientras aquí... te imaginás lo que sucedería aquí en quince días?".

Sí, Sadowsky: me lo imagino.

La buena gente de los barrios jóvenes — que es el bonito nombre con que ahora se conoce en el Perú a las villas miserias— sacaría a relucir hasta su última cacerola para hacer bochinche el día de la llegada. Pero mucho más interesante sería el espectáculo de los políticos —peronistas o no— poniéndose de hinojos y estrujándose la moller a ver cuál gana el certamen de servilismo.

Sí, no te gastés, Sadowsky: me imagino perfectamente que, en esos quince días, saldría a relucir todo el oportunismo y toda la cobardía moral, ya caricaturesca, que se han posesionado de este país, donde la altivez fue en otro tiempo el signo distintivo del carácter nacional.

"Jamás, jamás"

Entre tanto, el hecho real es que Perón hizo llegar a la Junta de Comandantes un documento que si la Junta, con palabras y con algunos actos, estima coincidentes con sus propios puntos de vista, deja un resquicio abierto para un "arreglo", cuya condición necesaria es la aceptación de la cláusula proscriptiva, que otros califican de autoproscriptiva.

El documento serviría de coartada al terrible revolucionario para demostrar que él luchó contra la "dictadura", y que si luego consintió en una tregua fue por amor al pueblo y porque el enemigo lo engañó. Pero, en realidad, el "arreglo" no necesita papel.

Si Perón viniera —en avión o como sea—, tendríamos la demostración de que hubo acuerdo entre las fuerzas armadas y su circunstancial intérprete de 1945. Si no viniera, no se demostraría lo contrario. Porque la llamada "táctica pendular" no es simplemente una táctica, sino el más fiel trasunto de su doble personalidad, revolucionaria en los discursos, conservadora de hecho.

Mis colegas bahienses han tenido la dicha, hace unos días, de entrevistar al doctor Cámpora. ¡Cuánta autenticidad refleja cada una de sus respuestas!, ¿no es cierto? Por ejemplo: "hay neoperonistas, pero no hay neoperonismo". Y frases semejantes.

Sin embargo, el caudillo de Olleas ha pronunciado dos veces la palabra "jamás", error en que nunca caería su jefe, salvo cuando le da un ataque de hipocondría. Uno de los "jamases" estaba destinado a Francisco Manrique, otro a Osiris Villegas y, en realidad, a cualquier general. Pero ninguna de estas afirmaciones es definitiva, porque a Perón le basta con cambiar de personero y queda en libertad de decir lo contrario.

Crisis en Unión Popular

Ya hemos visto lo que ocurrió con la Unión Popular, máscara legal del justicialismo que cuenta con el reconocimiento de la justicia electoral.

Su jefe, Rodolfo Tecera del Franco, lo inscribió, sin duda, después de su visita a Puerta de Hierro, hace dos meses. El neuquino Elías Sapag inscribió el suyo —como parte de la Federación Neoperonista que está gestando con el mendocino Alberto Serú García—, y él también estuvo recientemente en la quinta madrileña. Perón los ha autorizado a organizarse al margen del Partido Justicialista. Como dice Cámpora: "Si alguien se declara peronista, yo no se lo puedo prohibir".

Pues bien: la Unión Popular se ha dividido en dos sectores que ya pleitean ante la justicia electoral. Uno de ellos se proclama "manriquista" y acusa al otro de "villeguista". Es cierto que Tecera del Franco, para ganar tiempo, aún insiste en que su candidato "natural" es Perón, pero también es cierto que ese candidato está inhabilitado y hay que buscar otro. Añade que es partidario de un entendimiento entre la fuerza militar y la fuerza popular, análogo al de 1945, y su amigo Serú García —con quien se va a fusionar— está candidateando con pasión a Osiris Villegas.

¿Quién le asegura a Cámpora que uno de los dos nombres tachados por él no será, en definitiva, el que retenga Perón cuando les diga a sus fieles —para evitar que el justicialismo vuelva al poder con un verdadero peronista— que es necesario un nuevo sacrificio patriótico?

Todas las teclas a la vez

Terminado el campeonato metropolitano, el PRODE —con partidos de primera B y con equipos españoles— va a perder interés. Durante este trimestre, en el que han de definirse las candidaturas, otro es el PRODE que va a apasionar a los argentinos: ¿qué actitud adoptará finalmente Perón ante una consulta popular que él trató de evitar, pero que se hará de todos modos?

Hay, aparentemente, diez posibilidades:

1) Ordena la abstención.
2) Señala un candidato militar, peronista o no.
3) Indica un extrapartidario civil.
4) Designa un peronista con visto bueno de las fuerzas armadas.
5) O uno inaceptable, con fines de provocación.
6) Deja en libertad de acción a los peronistas, pero conserva la "conducción".
7) Apoya al candidato que el partido quiera.
8) Hace el "renunciamiento", con un llamado a la juventud y a tiempos mejores.
9) Llama a la insurrección popular.
10) Viene a demostrar que "le da el cuero" y permanece vigilante, sin volver al exilio.

Sería interesante hacer una encuesta —reservada a los peronistas— sobre estos diez puntos. Por mi parte, hubiera apostado a que las dos últimas hipótesis sacarían menos votos que las demás.

Ayer, miércoles, Cámpora entregó al secretario de la Junta el memorándum de diez puntos. Parece calculado para alimentar las diez hipótesis. A nadie se le ocurrió que Perón —pianista consumado— tocaría todas las teclas a la vez.

(Derechos adquiridos por "El Litoral" a FACTURAL - Buenos Aires).

Coincidencias...

(Viene de pág. 1ra.)

argentinos, la pacificación y el logro de una democracia que debe ser moderna, eficiente y estable".

Aclaró después —ante otra pregunta— que "el gobierno ha señalado que nada se ha hecho, se hace ni se hará a espaldas del pueblo. Todas las tratativas o gestiones como se quiera denominarlas, son conocidas por la opinión pública". (Se le había preguntado si habían existido contactos previos a la entrega del documento de Perón).

El plan propuesto

Preguntado, además, si también hay coincidencias básicas entre el gobierno y el documento en sus diez puntos, que ya no son el aspecto enunciativo sino la implementación práctica del planteo de Perón, respondió que se trataba de una pregunta que no podía contestar, porque el documento pasa a consideración del ministro del Interior para que, con la Comisión Coordinadora del Plan Político, produzca el asesoramiento que entienda pertinente a la Junta de Comandantes en Jefe, que luego tomará la decisión que corresponda.

Preguntas y respuestas

Luego se desarrolló un diálogo con Sajón que tuvo los siguientes matices:

Periodista: ¿Pero esas coincidencias podrían alcanzar al punto del plan en el que se pide la sustitución del ministro Mor Roig por un general?

Sajón: No deseo hacer ningún pronóstico, ninguna predicción, porque entiendo que no corresponde a mi tarea. Creo que lo lógico y lo conveniente es esperar el dictamen de la Comisión Coordinadora del Plan Político que preside, como ustedes saben, el ministro del Interior.

P. — Y con respecto a las declaraciones que formuló Perón en Madrid después de hacerse entrega del documento en esta capital, en el sentido de que si no se aprueban esos 10 puntos habrá guerra civil en el país ¿qué opina el gobierno argentino?

S. — La opinión a que usted hace referencia, en el sentido de que habrá guerra civil en el país si no se aprueban esos diez puntos corre por cuenta de quien la emite. Y no tenga ninguna duda de que el proceso de institucionalización es irreversible y culminará con éxito.

P. — ¿Pero eso se corresponde con la posibilidad de que el señor Perón se preste a contribuir a la solución del país?

S. — Que el señor Perón se preste a contribuir a la solución del país depende estrictamente del señor Perón.

Tras ratificar Sajón que no hay ningún plazo para responder al documento, negó también que hubiera alguna tratativa entre el gobierno y Perón y seguidamente continuó el diálogo con los periodistas:

P. — Según se dice la aprobación e implementación inmediata de este histórico acuerdo hará que el retorno del general Perón a la patria constituya un acto de paz y acontecimiento feliz para los argentinos de buena voluntad.

S. — El gobierno ha reiterado públicamente que todo argentino que desee contribuir a la solución de los problemas del país tiene que elegir solamente la oportunidad y el medio de hacerlo. Y lo ha dicho concretamente con respecto a los argentinos que residen en el exterior. Creo que en ese concepto está perfectamente encuadrada la respuesta a su pregunta.

P. — ¿Es posible que Perón venga al país y se entreviste con Lanusse?

S. — Esas son dos preguntas. Que Perón venga o no al país, depende del señor Perón. Lo otro depende de que si el general Perón está en el país haga la gestión correspondiente para entrevistarse con el señor presidente de la República. En ese caso, el pedido de audiencia seguirá la vía natural que sigue toda solicitud de esas características.

P. — La segunda parte de lo que dice Perón permitirá a los hombres de las fuerzas armadas retornar a sus cuarteles y hogares, con la satisfacción de haber contribuido a la paz y a la grandeza de la patria, a la que intentaron servir con lealtad y desinterés. ¿Cuál es la opinión del gobierno?

S. — Está claro. Se ha dicho, enfáticamente, en varias oportunidades que las fuerzas armadas jamás pretendieron perpetuarse en el poder.

[illegible] y frente a manifestaciones del doctor Cámpora —objeto de una pregunta— en el sentido de que el justicialismo dialogaba con las fuerzas armadas y no con el gobierno, el señor Sajón respondió preguntando a su vez quién ejercía el gobierno y el poder en el país y ante la respuesta de que eran las fuerzas armadas, destacó: "Exactamente. El general Lanusse gobierna en nombre de las fuerzas armadas. Es una cosa indivisible".

Finalmente y ante otras preguntas, Sajón reiteró que la Comisión Coordinadora debía analizar y opinar primero, aclarando que no había plazos para ello.

Obras para un tramo de la autopista de Santa Fe a Córdoba

BUENOS AIRES, 5 (Télam). — Se abrieron las propuestas para las obras de la autopista Córdoba - Santa Fe - ruta 19 - en el tramo santafesino de Sa Pereyra - límite con Córdoba.

La apertura de los sobres se efectuó en la Dirección Nacional de Vialidad.

Los trabajos comprenden obras básicas, pavimento de 7,30 m. de ancho y un puente de hormigón armado de 66 metros de longitud y 8,30 de ancho, a bajo nivel en el cruce con la ruta 34.

El plazo para los trabajos se fijó en 30 meses, con un costo de 38.797.300 pesos.

Condena en una querella del Gral. Levingston

BUENOS AIRES, 5. — Al dictar sentencia en la querella por injurias seguida por el ex presidente general Roberto Marcelo Levingston al director del diario "La Razón", Dr. Ricardo Peralta Ramos, el juez correccional Dr. Edmundo M. Sanmartino, por la secretaría del Dr. Hugo Cárdenas, impuso al querellado un año de prisión, en suspenso; a pagar una multa de mil pesos, a abonar al querellante 20.000 pesos por el daño moral y a publicar en el vespertino la sentencia una vez consentida. Esta no está firme.

El ex presidente inició la acción por considerar falsa y configurativa de injuria para su persona la publicación en aquel diario el 13 de abril de 1971, con el título "Severa [illegible] al general Levingston".

Expresa el juez que la noticia apareció el día indicado y que tres días después el Tribunal Superior de Honor de las fuerzas armadas inició las actuaciones para valorar la conducta del general Levingston; que aquéllas fueron terminadas el 10 de mayo siguiente con una resolución aprobada por decreto 1315 del 20 de ese mismo mes, en la que el Tribunal de Honor votó por unanimidad la absolución del ex presidente — dice — "con la expresa constancia de que queda a salvo su buen nombre y honor".

Expresa el magistrado que, como se ve, existe una considerable diferencia en todo sentido, entre lo publicado y lo verdaderamente acontecido. Además descarta —para considerar retractado al querellado— la reproducción en el diario del comunicado dado por el Comando en Jefe del Ejército, acerca de la resolución del Tribunal de Honor, por cuanto ese [illegible] se refería a lo publicado por "La Razón" el 13 de abril. Por tanto, considera configurado el ánimo de injuriar tanto en el título como en el texto de la noticia cuestionada.

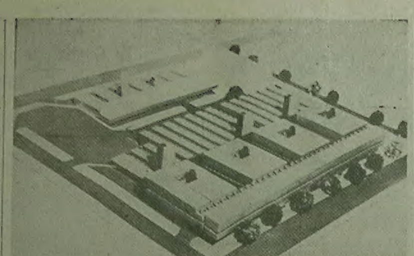
EL GABINETE DE TUCUMAN FUE REORGANIZADO

SAN MIGUEL DE TUCUMAN, 5 (UPI). — El gobernador de la provincia, profesor Oscar Sarrulle, parece haber conjurado la crisis surgida en su gabinete y en una sencilla ceremonia puso en funciones a los ministros de Gobierno y Justicia, profesor Miguel Angel Torres; de Economía, contador Roberto Beatrice, y de Bienestar Social, señor Luis Boffano.

Esas carteras estuvieron vacantes menos de 24 horas por las renuncias de Alfredo Guido Linares, contador Juan Román Diosque y el Dr. Jorge Garzón, respectivamente. Estos, al elevar sus renuncias, hicieron graves cargos contra varios funcionarios de la administración tucumana.

Entre las denuncias formuladas por los dimitentes, se destaca la expuesta por el Sr. Linares, que menciona la sustracción de una hoja de un expediente donde el fiscal de Estado requería antecedentes nacionales y provinciales para poder dictaminar en una cuestión.

El contador Dioque señala que la renuncia dirigida al mandatario tucumano, a "ciertos funcionarios que habrían consumado hechos de dudosa moral administrativa que comprometen gravemente nuestra reputación, sin que hasta el momento haya usted asumido la actitud que cabe en esos casos".



Hospital San Martín de Paraná. - Maqueta del nuevo edificio del hospital San Martín de Paraná, cuya construcción se llevará a cabo en breve. El edificio tendrá las comodidades suficientes para instalar modernos equipos y poder brindar un eficiente servicio a la comunidad.

Situación de la avicultura en Entre Ríos

PARANA, 5. — Sobre la situación avícola en la provincia dieron a conocer un comunicado los productores. Expresan que el costo de producción de huevos es de 2,80 pesos la docena y que sólo perciben 1,40 pesos, por lo que tienen una pérdida absoluta de 1,40 por docena.

Por otra parte, el costo de producción del pollo es de 3,50 pesos el kilo y que el productor apenas percibe 2,60 pesos por kilogramo. Esto hace una pérdida absoluta de 0,90 pesos por kilo.

Por lo tanto exigen una serie de medidas, ya planteadas al presidente de la Nación en audiencia pública, para que no se produzca a corto plazo la quiebra de los productores avícolas, creando un problema social a la provincia de Entre Ríos.

Partido Nueva Fuerza

PARANA, 5. — En la ciudad de Gualeguaychú tuvo lugar el segundo encuentro de gente joven del Partido Nueva Fuerza, distrito Entre Ríos.

Participaron 80 delegados de la mayoría de los departamentos de la provincia y un grupo de jóvenes de la capital federal encabezados por el secretario del comité nacional Tomás Uncal.

Ejercicios militares

PARANA, 5. — Alrededor de 600 soldados pertenecientes a la Segunda Brigada de Caballería Blindada iniciaron un ejercicio de instrucción en el área comprendida entre las ciudades de Paraná y Diamante al oeste de la ruta 11, que une ambas localidades.

Los desplazamientos de los efectivos militares continuarán hasta el sábado y se encuentran bajo el mando del teniente coronel Antonio Di Tomaso.

Expropiarán el inmueble de la Univ. de Tucumán

BUENOS AIRES, 5 (UPI). — El Poder Ejecutivo dispuso por ley 19.584, que se publica en el Boletín Oficial, expropiar el inmueble que actualmente ocupa la Universidad Nacional del Litoral.

La propiedad pertenece a la Sra. Olga Piedrabuena de Viana, y se establece que "el cálculo de la indemnización a abonarse por esta expropiación queda sujeto al régimen fijado por los artículos 16 y 25 de la ley 13.264 (expropiaciones) y la misma será abonada por la Universidad Nacional de Tucumán con sus fondos propios".

Reunión en la Dirección del Algodón

FORMOSA, 5.— Los miembros del directorio de la Dirección Provincial del Algodón han celebrado una reunión, donde especialmente se trató lo atinente al proceso de comercialización de fibra y el estado de las cobranzas y remesas de fondos a las desmotadoras provinciales.

Por otra parte se dio inicio al estudio del presupuesto para el año fiscal 1973 impartiéndose las instrucciones correspondientes a los departamentos técnicos del organismo conforme a los objetivos fijados.

Asimismo la Dirección del Algodón a través de sus miembros anunció la adquisición de un equipo desmotador con destino a la planta de General Belgrano, proyectándose su puesta en funcionamiento para la campaña venidera.

Finalmente se examinaron puntos del requerimiento formulado por la Unión de Ligas Campesinas resolviéndose otorgar un crédito de administración a los agricultores de escasos recursos que consistirá en un aporte económico mínimo de 10 mil pesos y un máximo de hasta 80 mil, de la vieja nominación.

Asimismo dispúsose que los préstamos superiores a 30 mil pesos serán otorgados en dos cuotas: la primera parte del 10 al 25 del corriente y la segunda del 1o al 15 de diciembre del año en curso.

Los préstamos inferiores a 30 mil pesos se harán efectivos en una sola cuota.

Los montos se acordarán de acuerdo con las áreas de siembra que registre el productor repetándose los topes establecidos.

Cabe señalar por último que dichas entregas se materializarán por intermedio de las demotadoras provinciales y de acuerdo con lo establecido en la resolución 302 de la Dirección de Algodón.

Donación a la banda infantil municipal

FORMOSA, 5 — La banda infantil municipal, completó sus instrumentos musicales con una donación que se concretó en la Casa de Formosa en Buenos Aires. En ese lugar se hizo entrega al presidente de la comisión de padres de niños de la banda, de los instrumentos faltantes obsequiados por el gobernador de la provincia, coronel Augusto Guillermo Sosa Laprida.

Cabe agregar que la banda infantil está compuesta por 86 niños, los cuales cuentan con los uniformes correspondientes y otros elementos para cumplir su singular actividad, posibilitada por la comisión de padres y las autoridades provinciales y municipales.

La integración del aborigen

FORMOSA, 5 — Prosiguen en plena marcha los programas de desarrollo comunitario aborigen Bartolomé de las Casas, Cacique Laguna Yacaré, Pozo Verde, Coquero, Ingeniero Juárez, Laguna Yacaré, Pozo Verde, Santa Teresa y Sombrero Negro.

En estos programas se invierten 1.419.014 pesos. Se persigue con su concreción la integración del aborigen a la comunidad y su progreso comunitario. En las entregas de títulos de propiedad correspondientes a tierras fiscales han recibido títulos individuales 42 aborígenes que así se han integrado con el resto de los productores.

Por otra parte, se realizaron cursos de auxiliares de enfermería de los cuales han egresado 100 aborígenes los que han sido incorporados a los distintos hospitales provinciales, y se han constituido cooperativas de distinto tipo de producción, integradas exclusivamente por aborígenes, con muy buenos resultados.

La industria eléctrica y electrónica y la ALALC

BUENOS AIRES, 5 (Télam). — El Ministerio de Comercio auspiciará las reuniones que el año próximo realizará en nuestro país la Asociación Latinoamericana de la Industria Eléctrica y Electrónica. Lo anunció oficialmente el titular de la cartera, Sr. Daniel García, al hablar en la comida que en el Plaza Hotel ofreció la Asociación Argentina de la Industria Electrónica y Eléctrica y a la que también asistió el ministro de Industria y Minería, Dr. Ernesto Parellada.

Destacó en la oportunidad el ministro de Comercio el "esfuerzo privado que representa la Asociación Latinoamericana de las Industrias Eléctricas y Electrónicas, que nos está indicando que la conjunción de los propósitos, tanto en el orden oficial como privado, para la obtención de una finalidad común, puede lograr los más positivos avances y los resultados más concretos".

Expresó, asimismo, que la cantidad de acuerdos de complementación celebrados en el ámbito de la ALALC, no sólo en el sector de la electrónica sino también en una diversidad de otros sectores industriales en los que participa la Argentina y que han permitido la incorporación de importantes productos de alto valor agregado, merece el apoyo pleno no sólo del Ministerio de Comercio sino también del superior gobierno de la Nación.

El aumento a jubilados y pensionados

BUENOS AIRES, 5 (UPI). — Los jubilados y pensionados de todo el país cobrarán el aumento del 12 por ciento en sus haberes sin ningún descuento.

Así lo dispuso el ministro de Bienestar Social, Dr. Oscar Puiggrós, quien dio instrucciones al subsecretario de Seguridad Social, Dr. Raúl Staforini para que dictase la ley en tal sentido. Los aumentos para dicho sector, al igual que para los trabajadores, recientemente dispuestos por el gobierno de la Nación, rigen desde el 1o del corriente mes.

La decisión del Dr. Puigros surgió tras la entrevista que mantuvo con los dirigentes de la CGT, oportunidad en que se analizaron distintos problemas vinculados al quehacer del Ministerio a cargo de dicho funcionario.

BALBIN PODRIA RENUNCIAR A LA CANDIDATURA PRESIDENCIAL

BUENOS AIRES, 5. — Dirigentes del radicalismo consideran factible que el Dr. Ricardo Balbín renuncie a la candidatura presidencial por su partido, informa "La Opinión" en su edición de la fecha. Agrega que la decisión podría sobrevenir después de la reunión de la convención nacional de la UCR que se efectuará pasado mañana en la Casa Radical, Tucumán 1660.

Los Dres. Balbín y Gamond integran uno de los binomios de precandidatos a presidente y vicepresidente; la otra fórmula es la de los Dres. Raúl Alfonsín y Conrado Storani. Los afiliados radicales por voto directo, elegirán en los comicios internos del 26 de noviembre a los candidatos que sostendrá el partido en las elecciones de marzo.

La convención partidaria que deliberará el sábado con participación de unos 200 delegados, tiene por misión aprobar el programa que defenderá el partido durante la campaña electoral y en el gobierno, si gana las elecciones. El secto[r] renovador, que apoya al D[r.] Alfonsín, sostiene un progra[-]ma de centro-izquierda y su[s] tesis son nacionalistas. El bal[-]binismo promete sostener [el] programa que vote la conven[-]ción y cumplirlo, eludiendo [la] confrontación ideológica co[n] los alfonsinistas. La conven[-]ción del sábado dejará abier[-]ta una expectativa: si la ten[-]dencia balbinista resulta de[-]rrotada o disminuida, el líd[er] del partido podría resignar [su] candidatura. Si ello ocurrie[ra] el Dr. Balbín sería el terce[ro] de los hombres fuertes d[el] proceso de institucionalizació[n] iniciado dispuesto al renun[-]ciamiento; los otros son el ge[-]neral Lanusse y Perón.

EL LITORAL

Jueves 5 de octubre de 1972

Fundado por Salvador Caputto el 7 de agosto de 1918

Director: Riobó Caputto — Registro de la propiedad intelectual No. 942.881

EL ACUERDO SOBRE RECURSOS NATURALES

Un acuerdo plausible y de resultados positivos para la cooperación interamericana es el que acaban de alcanzar Brasil y nuestro país, como anteproyecto que será presentado a la aprobación de la Asamblea General de las Naciones Unidas. Su importancia es fácilmente comprensible por cuanto unifica criterios en lo que respecta al aprovechamiento de recursos naturales y la preservación del medio ambiente. Los esfuerzos van dirigidos ahora a que la iniciativa sea aceptada por los demás gobiernos americanos y especialmente por los que integran la Cuenca del Plata. Lo que interesa de manera fundamental en el caso es que el proyecto de convenio consulta los intereses de los dos Estados autores y hace coincidir sus puntos de vista sobre aspectos recíprocos, por lo que una vez sancionado servirá para las futuras relaciones, contemplándose igualmente las situaciones emergentes de los convenios regionales y multilaterales. Con ello, puede decirse, se ha dirigido un rayo de luz sobre una cuestión que desde tiempo atrás se presentaba poco esclarecida debido a la construcción de los complejos hidroeléctricos. Adquiere valor ciertamente esta avenencia que sortea los problemas de los enfrentamientos políticos e inicia una real y armónica cooperación en cuanto a la utilización de los ríos internacionales comunes. La coincidencia apuntada, como es natural, ha sido bien recibida en el Paraguay, que trata bilateralmente con Brasil y Argentina la construcción de los proyectos hidroeléctricos de los Saltos del Guayrá y de Yaciretá-Apipé. Según se ha informado, el arreglo contará con el apoyo de gran número de miembros de la comunidad de naciones, aparte de los que forman el bloque continental.

Es oportuno señalar que el pacto viene a ratificar los términos de la Declaración de Asunción, que fue suscripta por los cancilleres de la cuenca rioplatense el 3 de junio de 1971 y en particular respecto al derecho de información, sobre el cual las divergencias habían planteado dificultades. Estos puntos de vista fueron puestos de manifiesto entre Brasil y nuestro país al discutirse la Declaración sobre el Medio Humano en la conferencia de Estocolmo. La tesis argentina ha quedado aceptada y, en consecuencia, todo Estado debe facilitar la información pertinente sobre las actividades que realice dentro de su ámbito y que sean necesarias para impedir los perjuicios al medio, en zonas situadas dentro de la jurisdicción nacional de cada pueblo. La posición brasileña anterior hacía hincapié en que ningún Estado estaba obligado a dar información sobre dichas actividades, en cuanto afectara su seguridad nacional, desarrollo económico o sus proyectos para mejorar el suelo.

Con este tratado adquieren vigencia los principios de la cooperación y de la información previa, sin que signifique retardar o impedir los programas o proyectos de exploración, explotación y desenvolvimiento de los recursos naturales de las naciones en cuyos territorios se efectúen tales trabajos. No puede negarse la trascendencia de un ajuste de esta naturaleza, referida, por ejemplo, a la situación de los ríos internacionales de curso contiguo o sucesivo, es decir, de aquellos en que la soberanía es o no compartida y el resguardo de las corrientes fluviales y sus condiciones de navegabilidad. Lo actuado es un signo favorable para las relaciones internacionales y disipa nubarrones o prevenciones en un importante aspecto del futuro, suscitado por las construcciones que se están proyectando o realizando en el Alto Paraná.

Prosiguen obras para provisión de agua potable en Santo Tomé

A casi un año de haber quedado suspendidas fueron reanudadas las obras para la provisión de agua potable a la población de Santo Tomé.

En el lugar donde se están haciendo excavaciones para la colocación de la cañería de impulsión, conversamos con el Ing. Mario Molina, jefe del Distrito Santa Fe de O.S.N., y el Ing. José A. Lorenzatti, jefe de dichas obras. Se encontraban también presentes el Arq. Antonio Ga..., secretario de Obras y Servicios Públicos de la Municipalidad de Santo Tomé, y el Arq. Eduardo ...zombe, jefe de Obras Públicas.

En su oportunidad se firmó un convenio de conformidad con la ley nacional Nº 16.660, por la cual intervienen proporcionalmente Obras Sanitarias de la Nación, con un 25 por ciento, la provincia, con un 25 por ciento, y la Municipalidad de Santo Tomé, con el 50 por ciento restante. El mismo fue concretado el 26 de junio de 1968 con la firma contratista que tomó a su cargo, previa licitación, la ejecución de las obras pertinentes. Pero a raíz del incumplimiento de lo establecido por parte de la empresa adjudicataria, se procedió a la rescinsión del contrato el 10 de noviembre de 1971.



Momento en que obreros de O.S.N. proceden a la colocación de uno de los tubos de la cañería de impulsión

Necesidad de la obra

Con todo, ante la urgencia y necesidad de concretar la obra iniciada cuya finalidad es beneficiar con el servicio del agua potable a un buen sector de la población santotomesina, las autoridades de dicha municipalidad y la comunidad misma hicieron presente su interés para que los trabajos se llevaran a término.

Precisamente, y a fin de no incurrir en la demora que ... llevan consigo los trámites administrativos, Obras Sanitarias de la Nación encaró la ejecución de las obras por sistema de administración directa. Este arbitrio dispuso luego del pedido formulado en ocasión del viaje realizado por el administrador general de Obras Sanitarias a Santa Fe, Ing. Juan Nicolás Pe...oni, por las autoridades municipales de Santo Tomé.

Primera etapa

El Distrito Santa Fe de O.S.N. se puso de inmediato en prosecución del plan previsto con una primera etapa que, se estima, quedarán terminadas antes de fin del corriente año.

Con todo, cabe aclarar que el total de cuadras a las que se hará llegar el nuevo servicio, alcanzará a unas 120, con un monto total de 2 millones 300.000 pesos ley. Esta obra comprende la construcción de la cañería de impulsión, la red de distribución y la conexión a domicilio.

Además, mediante una licitación realizada, una empresa privada inició obras complementarias consistentes en las instalaciones electromecánicas de siete pozos semisurgentes, el edificio para la administración y un tanque elevado con capacidad de 1 millón 200.000 litros. El monto de esta obra será de 3 millones 954.000 pesos ley.

Este complejo deberá estar ... para febrero del año 1974.

Obras más urgentes

A pesar de los plazos previstos para la entrega de las obras, la empresa deberá habilitar un pozo para que funcione de inmediato de manera que abastezca de agua al sector que beneficie la primera etapa hecha por Obras Sanitarias Santa Fe.

La concreción de las 120 cuadras está prevista aproximadamente para marzo del año 1974.

Con todo, cabe señalar que la totalidad de los trabajos previstos, permitirán una ampliación futura en la red de distribución que beneficiará a nuevos sectores del municipio. Siendo su ejecución obra de cooperación entre Obras Sanitarias de la Nación-Distrito Santa Fe y la Municipalidad de Santo Tomé.

Eximen a sociedades de todo impuesto y tasas retributivas

El P. E. de la provincia promulgó la ley Nº 6855, por la que se exime de todo impuesto y tasas retributivas de servicios, a los actos que en jurisdicción provincial deban realizar las sociedades legalmente constituidas, en cumplimiento de la obligación de adecuar sus contratos y estatutos, conforme a lo establecido por el Art. 369 de la ley nacional Nº 19.550.

Asimismo, se exceptúa de todo gravamen a las actuaciones administrativas que deban tramitarse como consecuencia de lo dispuesto precedentemente, debiendo efectuarse las publicaciones correspondientes en el Boletín Oficial, sin cargo alguno.

Efectuaron reunión relacionada con las exportaciones

Se efectuó en la Bolsa de Comercio, convocada por su titular, Sr. Alfonso E. Bonfanti una reunión, con representantes de los organismos que intervinieron en las recientes Jornadas de Promoción de las Exportaciones santafesinas, referida a la continuidad de las gestiones en el aspecto mencionado.

Asistieron a las deliberaciones el subsecretario de Hacienda y Economía, Dr. Juan Carlos Aguilar, el administrador de la Aduana, Tte. Cnel (RE) Joaquín Layús, el contador Natan Kurganoff, y el Sr. Arturo Visuara por la DGI, el contador Hugo Quaino, asesor del Departamento de Exportación del Ministerio de Hacienda y Economía y el Sr. Jerónimo Villanueva, jefe del Departamento Exterior del Banco Provincial.

Se cambiaron ideas durante las deliberaciones de diversos aspectos de las recientes jornadas que se consideraron positivas y se coincidió en la formación de una comisión asesora integrada por las entidades empresarias y los organismos oficiales representados en las mismas, la que se reunirá todos los martes y jueves en la Bolsa de Comercio de 19 a 21.

Esa comisión tendrá como tarea asesorar y procurar la solución de los problemas que puedan presentarse al exportador en potencia de esta zona.

Reunión del directorio

Mañana, a las 19, se reunirá el directorio de la Bolsa de Comercio para considerar varios asuntos de interés referidos a las actividades de la institución.

Igualmente se considerarán y evaluarán aspectos de la reciente reunión de Bolsas de Comercio y Mercados de Valores realizada en la ciudad de Rosario.

UNIVERSITARIAS

Como decano de Cs. de la Educación asumió Felipe Justo Cervera

En sesión del Consejo académico de la Facultad de Ciencias de la Educación se procedió a elegir vicedecano de esa casa de estudios al profesor Felipe Justo Cervera a quien transmitió su cargo de decano el vicerrector en ejercicio del rectorado de la UNL, licenciado Esteban Homet.

Reunión de comisiones

Se reunieron distintas comisiones integrantes del consejo superior de la UNL considerándose numerosos asuntos en trámite.

Viaje de estudiantes

El 11 a las 5 partirá la delegación que representará a la UNL en los juegos deportivos interuniversitarios a realizarse en Río Cuarto, Córdoba. La delegación está formada por 68 estudiantes y 7 profesores.

Diferencias a pasivos

El Instituto de Complementación de Jubilaciones y Pensiones informó que desde el 6 comenzará a abonar diferencias de haberes correspondiente al año 1971 al sector de jubilados docentes y administrativos.

En el mismo instituto se comenzarán a abonar los préstamos personales entre los números 1.796 y 1.826. Los solicitantes deberán pasar por las oficinas con sus respectivos garantes.

Ciencias Jurídicas

En relación con el estallido de un petardo de estruendo en dependencias de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad Nacional del Litoral, el día martes, se ha hecho saber que ningún funcionario o empleado de dicha facultad en momento alguno impidió el acceso de la Brigada de Explosivos, cuyos integrantes se hicieron presentes con posterioridad al estallido y no antes, como se ha hecho público.

Se destaca además que fueron los miembros de esa Brigada —llegados luego de la detonación— quienes hicieron conocer telefónicamente desde la facultad a su secretario, en su domicilio particular, el hecho y su falta de consecuencia y al requerir una opinión sobre posterior actuación, se les hizo saber que por razones de jurisdicción se daría conocimiento a la Policía Federal.

CIENCIAS DE LA ADMINISTRACION

Disertación académica

El Dr. Rubén Visconti disertará el viernes a las 20, en el local de 25 de Mayo 1783 sobre "Aspectos económicos de los costos".

Especialmente se invita a concurrir al cuerpo docente y a los alumnos que cursen "Costos" y realicen el seminario de esa materia.

Asistentes a la reunión plenaria del Instituto de Fomento Industrial, efectuada en el Centro Administrativo Gubernamental

Analizan planes para radicar industrias

Se realizó en el Centro Administrativo Gubernamental de esta ciudad, la reunión plenaria del Instituto de Fomento Industrial de la Provincia convocada por la Dirección General de Industrias.

Participaron de dicha reunión el director general de Industrias, Cont. Carlos Bogliolí; el jefe de la delegación Rosario del Instituto, Ing. Darío Vittone; el secretario administrativo de la Comisión de Parques Industriales, señor Guillermo Brusa; y los vocales: Secundino Lupotti, por el Banco Provincial de Santa Fe; Elio Borri, por el Banco Nacional de Desarrollo; contaodr Raúl Pinter, por el Colegio de Graduados en Ciencias Económicas de Santa Fe; contador Elías Mudrik, por la Unión Industrial de Santa Fe; Ing. José Díaz de Brito, por la Bolsa de Comercio de Rosario; Danilo Rodríguez, por el Banco Santafesino de Inversión y Desarrollo; Rubén Leiva, por el Centro Comercial e Industrial del Litoral Norte de Reconquista; Roberto Prum, por el Centro Comercial e Industrial de Rafaela, e Ing. Felipe Tiberti, por el Centro Comercial e Industrial de Villa Constitución.

El tema central de la reunión giró alrededor de los distintos proyectos relacionados con los parques industriales provinciales de Reconquista, Santa Fe, Rosario, Rafaela y Venado Tuerto, informando el subsecretario de Economía, Dr. Juan Carlos Aguilar, sobre el estado actual de los mismos.

Fueron considerados además los dictámenes producidos por los respectivas comisiones internas del organismo vinculados con las solicitudes de acogimiento al régimen de fomento industrial instituido por la ley Nº 641? y se establecieron las bases para una nueva revisión de dicho cuerpo legal —recientemente modificado por la ley Nº 6829— a efectos de adecuar sus disposiciones a las actuales condiciones en que se desenvuelve la industria santafesina, propiciando mayores incentivos para alcanzar los objetivos que la informan.

NOTAS DE ARTE ::

USANDIZAGA Y LA IMAGINACION

Todo individuo adquiere —tiempo mas o menos, despues de nacer— la conciencia de imagen, es decir, la representacion de hechos, figuras o formas reales o ideales. Sin embargo, es mucho más largo, complejo y en cierta medida "singular" el proceso que otorga la capacidad de imaginar a un hombre, frente a otros que no tienen tal poder. La capacidad de imaginar da ciertos vuelos que, a veces, sobrepasan la lógica, abordan espacios suprasensibles que no se pueden tocar y —en general— llega a un plano de alegoría y de símbolo. Quienes están en el arte poseen ineludiblemente la llamada "conciencia de imagen". Pero la "capacidad de imaginar", en cambio, es privilegio de muchos menos y conduce (de la mano del talento) a campos de insospechable hondura.

Julián Usandizaga, artista rosarino que en estos días expone en las salas de "El Galpón", posee esa capacidad que le permite saltar sobre las cosas. Saltar, pero embebiéndose de su más hondo secreto. Saltar, para que la materia no roce lo que debe estar dado fundamentalmente por la idea. Es la segunda vez que expone individualmente en Santa Fe, y como en la primera, lo hace en "El Galpón". El público local conoce su obra, también, por numerosos salones oficiales en los que obtuvo importantes distinciones. Pero, por sobre todo, recuerda esa obra porque cada grabado de Usandizaga "prende" al ojo de quien lo contempla.

"El aguafuerte, su proceso" intitula el artista a esta muestra. Porque a partir de cinco temas centrales con su resultado final, eslabona las partes que progresivamente han ido dándose sobre la plancha, para que el contemplador penetre en los secretos de esta técnica grabadora. Así, el público verá cómo el dibujo inicial, las caligrafías sutiles del artista sobre su plano de zinc, van siendo penetradas por el ácido, adquiriendo valores más contrastantes a medida que los pasos subsiguientes le acentúan el trazado inicial de los buriles, para llevar la plancha al proceso último de las tintas y su pasaje al papel. Para quien no está habituado o desconoce totalmente el proceso del grabado en metal, resultará sugerente descubrir la mecánica de su proceso y llegar a través de los "estados" previos, al logro último.

Usandizaga vuelca en sus estampas un mundo de luminoso trasfondo. Duendes y seres de fantasía —bifrontes, alados, unicelulares, con corazón de tuerca o de papel— crecen en esas estampas con una naturalidad admirable. Nadando el espacio, esas formas de un surrealismo poético y a veces cáustico, construyen finalmente un universo singular. "Los amigos" y el grabado dedicado a Buenos Aires, son dos obras que cabalmente descubren la penetrante imaginación de este artista, unida a su visión y su sentido simbolista. Y cuando el aguafuerte es iluminado por colores tenues en su estado final, torna a descubrirse ese sentido de armonía y de frescura que, a lo largo de todo su trabajo, le proveen de un carácter virginal. — T. I.

Nuevas quejas se hacen respecto de Obras Sanitarias

Visitó este diario el Sr. Angel H. Gonzáles, domiciliado en la calle Ituzaingó 2228, el que exhibiendo la documentación respectiva, formula una crítica sobre procedimientos que aplica Obras Sanitarias de la Nación.

Expresó el Sr. Gonzáles que para el pago del servicio de agua corriente por 1971, concurrió a dicha dependencia y se le requirió que abonara iguales derechos por los años 1969 y 1970, con los recargos del 50 por ciento por la demora. Afirma al respecto que ésta no es de su responsabilidad ya que reclamó reiteradamente las boletas por esos años, pedido que no fue atendido por la repartición.

Considera que no es lógico que se lo considere en infracción toda vez que la demora no se le puede imputar, máxime teniendo en cuenta que ha solicitado reiteradamente las boletas en cuestión.

Adjudicatarios de viviendas se reúnen esta tarde

Adjudicatarios de viviendas de la tercera etapa del barrio Las Flores que construye la Dirección Provincial de la Vivienda, se reunirán esta tarde a las 19.

Se informará en detalle sobre los resultados de la entrevista mantenida con el ministro de Bienestar Social, Dr. Héctor García Solá, a la que se le asigna resultados positivos ya que se llegó a un acuerdo respecto a la forma de financiar las unidades habitaciones y algunos problemas que habían quedado pendientes de solución.

A estudiar zonas del interior se invita a alumnos

El 7 de octubre el Colegio Mayor Universitario realizará el estudio guiado a los departamentos Garay y San Javier, con estudiantes de 5o. año secundario con el objeto de conocer la realidad de la zona contando con especialistas en el conocimiento concreto de la realidad, para luego realizar una opción profesional adecuada.

Para ello invita a los estudiantes de 5o. año secundario a inscribirse y recabar mayor información en la sede del Colegio, San Jerónimo 3328, o llamando al teléfono 34198.

ACTOS CULTURALES

EXPOSICIONES

Museo Rosa Galisteo de Rodríguez. — El sábado 7, a las 19, apertura de una muestra de 60 obras de Pablo Curatella Manes. Además, presentación de un audiovisual sobre el artista.

Favaretto Forner, Bonazzola, Gurdulich, Gigena, Ana María París, Massa y Giménez Barquín (dibujos, esculturas y pinturas). — En la Escuela de Artes Visuales Juan Mantovani, Tucumán y Urquiza. Hasta el 12. Organiza: Centro de Egresados de la escuela.

Muestra de fotos en color. — En la Biblioteca Central de la Universidad Nac. del Litoral, 9 de Julio 2154. Trabajos de 21 artistas nacionales. Organiza: Dpto. de Extensión Universitaria en colaboración con AGFA Gebaert Argentina.

Museo Municipal de Artes Visuales. — Exposición de grabados y dibujos de Julio Guillermo Paz y Maruca Bonatzola.

Domenichini, Rotman, Altsio, Godoy, Pereyra, Núñez, Gigena, Favaretto Forner. — En la galería Zeppelin, muestra conjunta. 1o. de Mayo y Juan de Garay.

Nidia Ruscitti (xilografías). — Desde el sábado y hasta el 20. En la galería Picuart, San Martín 2974.

Julián Usandizaga (grabados: el aguafuerte y su proceso). — En El Galpón, S. Martín 1858. Hasta el 18 de octubre. Visitas: de 18 a 21. Lunes y martes cerrado.

Salvador Massa (dibujo y pintura) y **Luis Jorge Chemes** (artesanías). — Hasta el 15, en el Museo de Artes y Artesanías de Santo Tomé, Sarmiento 1853.

CONCIERTOS

Ciclo de Audiciones de Música Contemporánea. — Mañana a las 19.30, en el Instituto Superior de Música. Comentarios: Emilio A. Dublanc.

Ciclo de intérpretes santafesinos. Néstor Ausqui (guitarra). — En el auditorio Bach, Hipólito Yrigoyen 2423, el 7, a las 18.30. Organiza: Dirección de Extensión Cultural municipal.

Canto a don José Esperanza (cantata popular sobre poemas y cuentos de José Pedroni). Música y dirección de Coco Domínguez. Relator y montaje: Héctor Tealdi. — El 7, a las 21.30, en el paraninfo de la UNL. Presentan: Cine Club Santa Fe y Caja de Créditos Garay.

CONFERENCIAS

José María Funes. — Mañana, a las 19.30, en el Colegio de la Inmaculada, sobre: "La revolución militar desde el 6 de setiembre de 1930 hasta la fecha". Organizan: Centro Juvenil de Historia Manuel Cervera e Instituto Santafesino de Cultura Hispánica.

RECITALES

Horacio Azcárate (piano). — Mañana a las 21.30, en el paraninfo de la UNL. Organizan: Amigos del Arte, Amigos de la Música y LT 10.

María Fux: "Buenos Aires, yo te danzo". — El 8, a las 21.30, en el paraninfo de la UNL. Organiza: Dirección de Extensión Cultural municipal. El 9, a las 19.30, en el mismo lugar "Danza, danza María" (para niños y adolescentes). Organiza: Dirección de Extensión Cultural municipal por intercambio cultural con la municipalidad de Buenos Aires.

PRESENTACIONES DE LIBROS

La tierra ajena (drama de la juventud agraria argentina), de Gastón Gori. — Mañana, a las 21, en 4 de Enero 2490. Organiza: Soc. Cultural Israelita I. L. Peretz. Auspicia: Coop. Popular de Créditos Ltda.

CINE

Centro de Información Cinematográfica. — Mañana a las 21.30, en el auditorio de LT 9: "Vivir su vida", de J. L. Goddard. Presentación, exhibición y debate. Ciclo: "Los diez mejores realizadores de la historia del cine".

Cine Club Juvenil. — El sábado, a las 14.30, en el Ideal: "¿Dónde está el frente?", con J. Lewis. Con debate.

Instituto de Cinematografía. — 6, 13, 20 y 27 de octubre; a las 19.30, en Av. Salvador Caputto (ex Suipacha) 3353: "Un condenado a muerte se escapa", "Noche de circo", "La aventura" y "Roma, ciudad abierta", respectivamente. Entrada libre.

Alianza Francesa y Gente de Cine. — Mañana, a las 20.30, en el local de la Alianza, bulevar Gálvez y Las Heras: "Julieta o la clave de los sueños", de Marcel Carné. Ciclo de cine francés. Entrada libre.

Núcleo Joven del Movimiento de Juventudes. — El sábado, a las 14, en el cine Ocean: "El último secreto de Sherlock Holmes", de Billy Wilder. El lunes, a las 19 y 21.15: "Las penas de Lencka", de Karel Kachyna. Ciclo de cine de los países socialistas. Con debate.

TEATRO

"Teatro Vocacional U. 1". — "El médico a palos", de Moliere; "Farsa y justicia del Corregidor" y "Fablilla del secreto bien guardado", de Casona. El domingo, a las 10.30, en el cine Ocean. Auspicia el Instituto Correccional Modelo, de Coronda. PROVEC 73

MUNICIPALES

En Guadalupe sigue el tendido de redes de agua corriente

La dirección de Hidráulica informó que continúan los trabajos de tendido de la red de agua corriente en la zona de Guadalupe Oeste, a cargo de la empresa contratista EROS. Actualmente las obras comprenden la calle Genesio, desde Sarmiento hacia el oeste.

Por otra parte la misma repartición comunicó que se han terminado los trabajos de construcción de accesorios en la cámara para descarga de camiones atmosféricos ubicada en las inmediaciones de la planta de purificación de Obras Sanitarias.

Construcción de un velódromo

La Comisión Honoraria de Deportes de la Municipalidad consideró en forma extensa un proyecto de construcción de un velódromo en la ciudad. Por su parte, consigna la misma información, se tiene conocimiento que el Ministerio de Bienestar Social de la provincia cedería terrenos con el mencionado fin, debiendo esperarse la planificación definitiva de instalaciones previstas para la ubicación del predio correspondiente. Para consolidar las bases del proyecto se realizará una nueva reunión.

Extraerán tres grandes árboles

Personal de la Dirección de Plazas y Paseos, con la colaboración del Cuerpo de Bomberos Zapadores, inició los trabajos correspondientes para extraer del bulevar Gálvez, en sus intersecciones con las calles Vélez Sarsfield y Sarmiento, tres monumentales eucaliptus, debido al peligro que suponen en vista de la eventualidad de algún desgajamiento.

Los mismos son retirados respetándose el resto de la arboleda existente en el lugar.

Por otra parte en setiembre último se registró un gran incremento en el número de árboles plantados, llegando a 1.507 ejemplares, especialmente fresnos americanos, especie que ha demostrado excelente adaptación.

Pago de sueldos

La Secretaría de Hacienda y Administración de la Municipalidad informó que mañana comenzará el pago de haberes correspondientes a setiembre último. La operación se iniciará con el personal de Intedencia, Secretaría de Hacienda y Secretaría de Gobierno, incluyendo Dirección de Limpieza, para continuar el lunes con el resto de los agentes.

No se concretó un anuncio

En fecha reciente las autoridades municipales informaron, por intermedio del Departamento de Prensa y Relaciones Públicas que se daría prioridad a la pavimentación de un sector de la Avda. Urbana Blas Parera, ubicado a la altura de las instalaciones del Jockey Club, pero esta obra no se ha concretado en los hechos.

Se trata de un tramo de la calzada lado este, de unos 60 metros de extensión. La falta de afirmado en ese breve trayecto origina múltiples molestias a los automovilistas, especialmente en los días de lluvia, en que se ven obligados a transitar en el barro. Y los vecinos, por su parte, soportan lo suyo cuando el tiempo es bueno, al originarse una grave polvadera por el paso de los vehículos.

Esta demora, a la que no se advierte un motivo valedero de subsistencia, constituye un sensible inconveniente para esa vía, y reduce en buena parte su función, ya que muchos conductores prefieren evitar el paso por ese lugar.

Asimismo está paralizada la continuación de la calzada del lado norte, en la calle Fray Cayetano Rodríguez, en su conexión con la Av. Blas Parera, precisamente en un sector de intenso tránsito, como lo es el de las proximidades del cementerio municipal.

Contra el sistema de paradas en el Cementerio reclaman

Un núcleo de comerciantes dedicados al ramo florería, con quioscos en la galería respectiva del Cementerio Municipal, lado sur, se han dirigido a la Federación Santafesina de Entidades Vecinales, solicitando su mediación para que se atiendan pedidos hechos por los mismos.

En primer término se solicita que se habilite en forma permanente el portón sur de la necrópolis, para favorecer el ingreso del público por ese sector, con el fin de que se dé posibilidades comerciales a los quioscos ubicados en esa zona.

Además, expresa la nota, que se habilitaron 31 locales de venta de flores, suponiendo que los arrendatarios tendrían en ellos su medio de vida y que los del lado sur costaron más caros. Los firmantes agregan que los ómnibus que circulan desde el sur, deberían detenerse en las cercanías de esa parte de los quioscos, ya que habilitando la puerta de ese lado el público tendría más facilidad para llegar a la sección 144 del Cementerio, que es la más grande.

Finalmente se señala que es necesario asegurar idénticas posibilidades a todos los arrendatarios de esos negocios.

Jurado para el premio poético de la Municipalidad

La Dirección de Extensión Cultural municipal informa sobre la designación de los jurados encargados de otorgar el premio Municipalidad de Santa Fe, de poesía, de 1972.

Los jurados de referencia serán Antonio Pagés Larraya (propuesto por la Asociación Santafesina de Escritores), Raúl Gustavo Aguirre (por el organismo municipal citado) y Rodolfo Alonso por la Dirección General de Cultura de la provincia).

Cabe señalar que fueron recibidas treinta y siete obras, de las cuales más de 30 son inéditas.

Antes del 15 del mes en curso finalizará el jurado su tarea.

Sobre temas de la salud pública dieron una charla

En el paraninfo del Centro Antituberculoso, Paraguay 3498, el subsecretario de Salud Pública de la provincia, Dr Carlos Garramuño, dictó una conferencia dirigida especialmente a los profesionales médicos residentes de dicho instituto, y a la que asistieron también autoridades y funcionarios de esa área del Ministerio de Bienestar Social de la provincia.

En primer término el Dr. Garramuño se refirió a la filosofía de la ley 6312, de Entes de Atención Médica de la Comunidad, y los resultados que ella va logrando progresivamente en todo el ámbito provincial. Destacó también la gestión que a nivel de salud pública se ha cumplido en la provincia en los últimos dos años, señalando como las acciones más importantes el Operativo Gurí, Hospitales de la Comunidad, Programa de Salud Rural, programas de vacunaciones masivas tendientes a erradicar definitivamente la poliomielitis y el sarampión, especialmente.

La conferencia fue el comienzo de una serie de disertaciones que se realizarán por parte de distintos funcionarios que semanalmente se dictarán en dicha sala.

Boletín semanal de epidemiología

Confeccionado en base a las notificaciones médicas obligatorias recibidas por el Departamento de Enfermedades Transmisibles, damos el boletín semanal de Epidemiología, con los casos de enfermedades transmisibles diagnosticadas en la trigésima novena semana del año en curso, comprendida entre las 0 horas del 24 de setiembre y las 24 del 30 de setiembre y los casos acumulados en las 38 semanas anteriores.

Las cifras son: viruela mayor y menor, 0 y 0; encefalitis, 0 y 9; Chagas Mazza, 13 y 47; fiebre tifoidea y paratifoidea, 0 y 18; lepra, 2 y 57; poliomielitis, 0 y 0; rabia, personas mordidas por animales sospechosos, 5 y 843; sífilis, 6 y 1.013; tuberculosis, 41 y 443; tétanos, 0 y 28; fiebre hemorrágica argentina, 0 y 20; coqueluche, 25 y 773; difteria, 1 y 56; disentería infantil estival, 73 y 3.767; hepatitis, 6 y 526; influenza o gripe, 47 y 2.377; sarampión, 77 y 1.093, y blenorragia, 31 y 2.213.

Reunión del consejo administrativo de la Esc. de Hotelería

En su última reunión, el consejo de administración de la Escuela de Hotelería de esta provincia resolvió aceptar material didáctico suministrado por la Dirección Municipal del Turismo y las colaboraciones de dos cervecerías locales, e iniciar gestiones ante el Servicio de Enseñanza Superior, Media y Técnica, a fin de realizar en el presente período lectivo un curso de instructores para las ramas de mozos, cocina, camareras de piso y conserjería.

Por la misma resolución, se organizó un acto en la sede de la Asociación de Hoteles, durante el cual se entregaron los certificados al personal que realizó el cursillo de actualización y capacitación.

EL CENTENARIO DE SU FUNDACION CUMPLE EN LA FECHA LA ESCUELA NAVAL MILITAR



Vista aérea de las instalaciones que ocupa el instituto en Río Santiago, provincia de Buenos Aires.

Una verdadera universidad del mar, donde jóvenes de todos los rincones de la patria se forman en las duras disciplinas que habrán de colocarlos en el peldaño inicial del almirantazgo, constituye la Escuela Naval Militar, con asiento en Río Santiago, provincia de Buenos Aires, que hoy cumple 100 años de su fundación.

Fue el comodoro Clodomiro Urtubey el inspirador del instituto, quien de inmediato recibió el caluroso y entusiasta apoyo del presidente Domingo Faustino Sarmiento, quien el 13 de setiembre de 1872 remitió al Congreso el respectivo mensaje y proyecto de ley, que fue aprobado en la sesión del 2 de octubre del mismo año, quedando sancionada la ley 568 que fue promulgada por el P.E. tres días más tarde. Es oportuno, porque tiene absoluta vigencia, recordar un párrafo del mensaje al Congreso suscripto por Sarmiento: "Guardo la seguridad —decía— de que con la Escuela Naval Militar quedará garantida la independencia que nos legaron nuestro padres y creado el vínculo que nos una a todas las naciones por el cultivo de las ciencias y de las artes que dominan las fuerzas de la naturaleza, enfrenan las olas y contienen la injusticia".

Universidad del mar

Un elenco de 66 profesores civiles y militares imparte las enseñanzas de las materias básicas, humanísticas y profesionales, que forman el acervo intelectual y cultural del cadete: matemática, física química, trigonometría plana, geometría descriptiva, termodinámica, mecanismos, electrodinámica, resistencia de materiales, física moderna, electrónica y computación, entre las primeras; literatura, historia naval, inglés, sicología, historia social general, geografía argentina económica y política e introducción a la filosofía, entre las segundas, completan junto a las específicamente técnicas de la profesión, el detalle de asignaturas.

Pero como constante educativa, como preocupación de cada minuto en la formación del futuro oficial, durante los tres años y medio de su permanencia en la escuela, el cadete recibe el indispensable aditamento de una férrea estructura espiritual, que lo hace apto para el ejercicio de una actividad que, como la del mando, requiere una concepción muchísimo más elevada que la del mero privilegio que acuerda un grado. Por ello es que alguien definió alguna vez a la Escuela Naval, como escuela de señores, porque señor es el trato que distingue desde el guardiamarina al almirante. De ahí el hálito de equívoca aristocracia que con ligereza se atribuye a la carrera naval. Nada más erróneo, por cuanto para el ingreso sólo se exigen condiciones físicas e intelectuales y antecedentes intachables y al ser la carrera prácticamente becada, se permite el acceso a ella de aquellos que sienten una auténtica vocación por las cosas del mar. Aquí sí, entonces, podría atribuirse aristocracia, en tanto y cuanto la palabra designe a los mejores, pero no por su cuna o blasones, sino por sus propias e individuales capacidades.

Importancia del instituto

Desde mucho antes de que nuestro país constituyera una entidad soberana, hombres con visión de futuro advirtieron la necesidad de contar con un instituto que formara a los futuros jefes y oficiales que debían conducir sus naves de guerra o mercantes. Al esclarecido genio del Dr. Manuel Belgrano, se deben los primeros pasos en ese sentido, allá por 1799. Después fueron muchos (la lista sería muy larga y necesariamente incompleta) quienes comprendieron esta realidad y se dieron de lleno a la tarea de dotar a la colonia primero y a la República después, del centro formativo de hombres de mar con los necesarios conocimientos. Nuestra tradición marina está llena de nombres que hicieron su escuela en los puentes de las naves, que aprendieron a navegar interpretando la marcha de los astros y que adquirieron las técnicas guerreras al pie del cañón o en el fragor del abordaje o del desembarco. Hoy, la Escuela Naval Militar, sin haber renunciado a ese espíritu primigenio, lleva formada 100 promociones de oficiales, incluyendo a aquellos de la época romántica, que a despecho de los avances de la tecnología, siguen firmes a la consigna del gran almirante, que mandaba hundir las naves antes que arriar el pabellón.

POLITICAS

El C. Departamental del MID consideró diversos asuntos

Se reunió el Comité Departamental de La Capital del Movimiento de Integración y Desarrollo, considerando diversos asuntos relacionados con la situación de los pobladores de los distritos San Joaquín, Marcias, Saladero Cabal, Helvecia, Cayastá y Santa Rosa, disponiéndose elevar una nota al Ministro de Obras Públicas de la provincia puntualizando la alarma de esos sectores ante la crecida del río Paraná que encontrara colmados los arroyos y bañados con peligro de su desborde con los consiguientes perjuicios como pérdida de haciendas, cultivos, éxodo de vecinos, interrupción de comunicaciones, etc.

Se solicita en la nota la urgente intervención de los organismos técnicos con el fin de que se proceda a reforzar el muro de contención que resultó dañado en la creciente de 1966, y luego por la acción erosiva de las aguas y viento cuya incidencia se agrava, por no haber estado convenientemente reparado insistiéndose en que el buen estado de las defensas es de importancia fundamental para el departamento Garay.

El Dr. José Doba. — El Comité Provincial y el Departamental La Capital del MID señalan en un comunicado su profundo pesar por el fallecimiento del Dr. José Doba, "distinguido correligionario que ocupó cargos partidarios y legislativos", marcando su acción en el camino de las causas populares y nacionales.

Agregan que su ejemplo y su enseñanza de ninguna manera caerán en el vacío, porque el Movimiento sostiene las banderas que defendiera en vida el Dr. Doba, homenaje éste que es el mejor que puede rendirle la agrupación.

Realizan actos por el retorno de Juan Perón

En la sede del Partido Justicialista se reunieron la Junta Departamental, unidades básicas, rama femenina y masculina, informándose que se consideraron aspectos de los actos efectuados en Gobernador Crespo y La Criolla, pro retorno de Juan Perón.

Se efectuarán además nuevos actos en los distritos Ramayón, Escalada, Cayastacito, Videla, Colonia Silva, Vera y Pintado y Km. 187, habiéndose organizado asimismo la campaña publicitaria en sus diversos aspectos, anunciándose por otra parte un acto en la seccional 8a. de esta ciudad, Avenida López y Planes 4282.

Por su parte la seccional 3a. informa que efectuó en el local central del partido un acto de movilización pro retorno, en el que hablaron dirigentes de ambas ramas del justicialismo.

Se anuncia en la misma seccional que el próximo sábado a las 20 en la iglesia Ntra. Sra. de Fátima se rezará una misa de acción de gracias y ventura personal del Sr. Juan Perón en sus 77 años que cumplirá el domingo 8, así como por su pronto retorno al país.

Se reunieron dirigentes del P. O. Legalista

Se reunió la Junta Departamental y zona norte del Partido Orientación Legalista, presidida por su titular Dr. Hugo R. Escudero, considerándose diversos asuntos referidos a la organización partidaria en los departamentos Las Colonias y Castellanos, con referencia a los próximos comicios.

Asimismo se trataron detalles relacionados con la visita a ésta, prevista para fines de mes del candidato a presidente de la república, Sr. Francisco Manrique, oportunidad en que será inaugurada oficialmente la sede central del partido en esta capital, ubicada en San Jerónimo 2701, local que ya está habilitado y se atiende de 17 a 20 a quienes deseen afiliarse.

Designación de autoridades. — Se designaron las autoridades en las seccionales 7a. y 12a. cuyas comisiones quedaron constituidas en la siguiente forma: seccional 7a., presidente Roberto González; vicepresidente, Pedro Rodríguez; secretario, Mario R. Rodríguez; secretario de prensa, Pedro A. Sentoro; de actas, José Monje; tesorero, Carlos V. Campagnolo; vocales, Eduardo Mermet, Julio C. Setaubel, Arturo D. Coria, Demiro Duarte y Jorge Escalante y funciona en J. M. Zuviría 1153. La comisión femenina está presidida por la Sra. Manuela A. de Roldán actuando como secretaria la Srta. María R. Acosta.

Seccional 12a., Guadalupe, se constituyó la comisión femenina que preside la Sra. Juana Rosa G. Vda. de Benzuela, actuando como secretaria la Srta. Nilda Isabel López, con local en calle Avellaneda 7923.

Pago a jubilados

A militares retirados

El Banco Provincial de Santa Fe cita a los siguientes militares retirados a percibir sus haberes atrasados: Rosa de Sánchez, Justo Fidel Pérez, Celestino Centurión, Benita B. M. de Gómez, Ana M. M. de Schenone, T. B. B. de Bonneau y N. T. S. de Vequis.

Los pagos se efectúan en el horario bancario, de 7.30 a 11.30.

Gremiales

PIDEN AUMENTOS DE SUELDOS PARA EL PERSONAL MUNICIPAL

Se realizó la anunciada reunión de la comisión directiva de la Asociación Sindical de Obreros y Empleados de la Municipalidad ASOEM, con 42 delegados de las distintas reparticiones, participando asimismo especialmente invitados, varios directores y jefes de departamentos. Con la presidencia del Sr. Raúl Doldán se trató en primer término la respuesta del D. E. municipal referida a la supervisión dispuesta sobre la labor del personal comunal. Luego de un amplio cambio de ideas se resolvió, conforme con la conversación mantenida con las autoridades municipales, pasar a cuarto intermedio hasta tanto se dé copia de la medida rectificando el decreto 14.826, con la finalidad de considerar el mismo. Se dispuso dejar establecido que, de cualquier manera, se debe mantener la real dirección que compete a cada director o jefe de departamento, en lo que concierte al personal a sus órdenes.

Finalmente se facultó a la C.D. para realizar todas las tareas tendientes a la construcción del panteón del gremio; y se resolvió adoptar medidas de fuerza a partir del primer minuto del 11 del actual si no se hacen efectivos los haberes del mes de setiembre.

Asimismo se resolvió solicitar por nota al D.E. la aplicación de los recientes aumentos salariales dispuestos por el gobierno nacional.

El miércoles 25 del actual a las 19, habrá una nueva reunión.

Disconformidad ante una tarifa

La misma entidad gremial ha hecho pública su disconformidad ante los aumentos tarifarios autorizados por CAMOS, que considera exorbitantes. Señala que entiende que no existen motivos valederos que justifiquen tal incremento y que ellos "concretan un tráfico denigrante con la salud del pueblo trabajador, único destinatario de tanta desaprensión".

Personal de tribunales en estado de alerta

La Asociación Tribunales determinó declarar a los afiliados en estado de alerta y ha solicitado con carácter de urgencia una audiencia al gobernador de la provincia, general Guillermo Rubén Sánchez Almeyra.

La medida tiene origen en una disposición de la superioridad, que declaró en comisión al personal que ejerció el derecho de huelga en oportunidades anteriores.

Vendedores de Diarios

Comunicado: Vendedores de diarios y revistas de Santa Fe en el transcurso de una reunión constituyeron la agrupación 7 de Noviembre.

Un comunicado que firma su secretario general Sr. Miguel Carignano, pone de relieve que "se tiene el propósito de lograr la unidad del gremio y como objetivo primordial la reivindicación de conquistas sindicales sin apoyar dentro del sindicato liderazgos personales para evitar inútiles enfrentamientos".

Gestiones de una entidad de empleados públicos

La Asociación del Personal Civil Estatal envió una nota al gobernador de la provincia, relacionada con su no participación en el estudio del estatuto y escalafón, pese —reitera— a haberse cumplimentado debidamente las instancias legales correspondientes para el caso.

Agrega que la nota remitida el 25 de setiembre último, se adjunta la certificación expedida por la sala tercera de la Cámara Nacional de Apelaciones del Trabajo que acredita debidamente la interposición del recurso de apelaciones efectuado contra la resolución número 218/72, del Ministerio de Trabajo.

De tal forma —dice— se cumple con la intimidación cumple con la intimación 16.448 y se solicita el archivo de las actuaciones y que se proceda en consecuencia a convocar de inmediato a la referida comisión con la participación de la Asociación del Personal Civil Estatal, por no existir impedimento legal alguno que lo prohiba.

Personal Civil de la Nación

Jueces de paz: Directivos de la seccional Santa Fe de la Unión del Personal Civil de la Nación, entrevistarán en el curso de esta semana al subsecretario de Justicia Dr. Busser a los efectos de analizar la situación por la que atraviesan los jueces de paz de la provincia. Se reclamará para éstos —dice el comunicado— un régimen salarial y estabilidad que les garantice derechos ahora no otorgados.

Adhiere al Día del no Docente personal de la Univ. Católica

Con motivo de celebrarse el próximo 11 del corriente el Día del no Docente, la Asociación del Personal de la Universidad Católica de Santa Fe, ha dispuesto adherirse a la celebración, y por tal motivo envía un saludo a todos sus asociados y a todos los trabajadores no docentes del país.

Asimismo, se ha enviado una nota al rectorado, requiriendo que en la mencionada fecha se acuerde asueto en todo el ámbito de esa universidad.

[illegible]

Por otra nota remitida por la entidad al rectorado, se han reiterado los términos del petitorio presentado anteriormente, referido entre otras cosas, a mejoras salariales y cumplimiento de compromisos por parte de la Universidad (pagos de retroactivos, etc.), exigiéndose sobre el particular, una respuesta por escrito.

Aumento de las pensiones piden dos asociaciones

El Sindicato Unido de Empleados Públicos y la Asociación del Personal Estatal consideraron el informe presentado por el Centro de Pensionados Sociales en el que se detallan las gestiones realizadas.

Ambas entidades gremiales apoyan la gestión de aumentos de las asignaciones por diversos conceptos y destacan la necesidad de que se acuerde en forma inmediata y sin dilaciones un aumento del 10 por ciento en las pensiones en forma retroactiva al 1o. de junio del año en curso.

Festejarán el Día del Obrero del Vestido el 14

El 14 del mes en curso se festejará el Día Nacional del Obrero del Vestido y con tal motivo la agrupación Renovación de Santa Fe y la agrupación El Tábano de la capital federal, han dispuesto efectuar comidas de camaradería.

En el country del Club Gath y Chaves, se servirá un almuerzo y después una cena amenizada con números artísticos. Se elegirá a las reinas de las respectivas agrupaciones.

Las tarjetas pueden reservarse a los teléfonos 60093, 23881, 28191 o en Vera 3543; Vera 3146; Francia 2745, y Mendoza 3569, dpto. 6.

También se prevé efectuar visitas al túnel, al Hotel y Casino Mayorazgo de Paraná.

Día del Camino.- Con diversos actos se celebra el Día del Camino. Afiliados al Sindicato del Personal de Vialidad Provincial se reunieron en la quinta Asturiana, oportunidad en que se hizo entrega de medallas a empleados que cumplieron 30 años de servicio. También celebraron el acontecimiento empleados del Séptimo Distrito de Vialidad Nacional. En este caso recibieron distinciones agentes con 20 y 40 años de labor.

FECHAS SANTAFESINAS

5 DE OCTUBRE

1832 - Después de haber triunfado en la campaña de Córdoba, el general Estanislao López regresa a Santa Fe, siendo recibido entusiastamente.

1867 - Para dar la bienvenida a nuevos contingentes de "familias extranjeras que llegan a esta capital con el propósito de domiciliarse en el territorio de la provincia de Santa Fe", el gobierno nombra una comisión compuesta por Juan Rusiñol, Sebastián Samper y Florentino Silva.

1896 - Se funda en Rosario la escuela No. 67 "Juan E. Pestalozzi", siendo su primera directora la Srta. Emilia Saint Girons.

1905 - Con el debut de la compañía de ópera del maestro Antonio Marranti que pone en escena "La Gioconda", de Verdi, queda oficialmente inaugurado el Teatro Municipal de Santa Fe.

1909 - Fortunato Suardi funda la localidad del mismo nombre en el Dpto. San Cristóbal.

1912 - Con la presidencia de don Orlando Lavagnino se funda en el barrio Candioti de nuestra ciudad la Biblioteca Mariano Moreno.

1917 - En la Academia de Literatura del Colegio Nacional de nuestra ciudad se realiza la distribución de premios de trabajos presentados por los alumnos correspondiéndoles a Julio C. Bonazzola por "Cuento", a S. Manuel Giménez por "El genio", a Urbano Poggi por "El alcoholismo", a Julio Argelino por "El hijo", a José Soto Mendoza por "La familia" y a Carlos Meolo por "Régimen republicano".

Acto por el 60° aniversario de la Sdad. I. L. Peretz

El 6 del corriente, a las 21, en 4 de Enero 2490, como acto del programa preparado por la Sociedad Cultural Israelita I. L. Peretz con motivo de su 60° aniversario, será presentado el libro de Gastón Gori "La tierra ajena".

En la ocasión hablarán un representante de la entidad organizadora; el Sr. Ricardo San Esteban, secretario de la Federación Nacional de Horticultores y Floricultores; el Ing. Julio A. Ferrarotti, ex presidente de Coninagro y Antonio P. Gamulin, titular de la Federación Argentina de Centros Juveniles Agrarios de Capacitación.

CORO DE NIÑOS

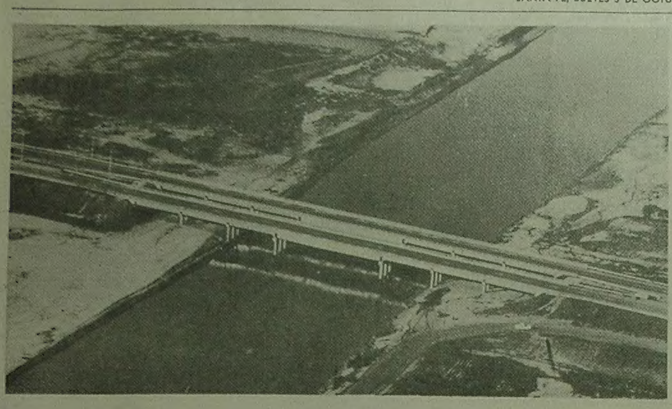
Se anuncian nuevas actuaciones del Coro de Niños del Consejo General de Educación y de la Banda Sinfónica Policial de la Provincia.

Lo harán conjuntamente en un festival artístico en la escuela Lavalle el sábado próximo a las 17. El establecimiento está ubicado en 25 de Mayo 2037, y el acto ha sido organizado por la cooperadora.

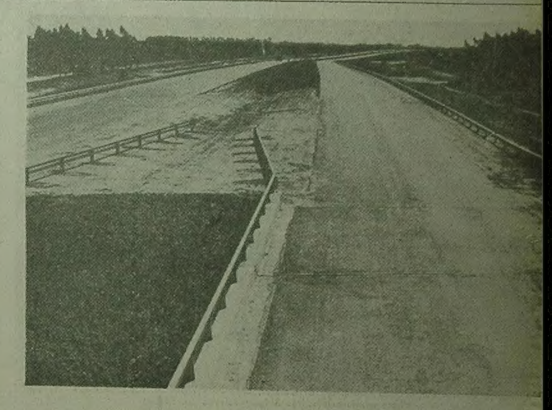
El domingo 8, habrá una presentación a las 18.30 en la escuela Sagrada Familia de Santo Tomé, auspicia por la comisión de cultura del establecimiento.

EL LITORAL

SANTA FE, JUEVES 5 DE OCTUBRE DE 1972



Sobre el río Salado, a poco de iniciada la autopista en nuestra ciudad, se tienden dos puentes, uno para cada sentido del tránsito. En ese lugar, el río fue rectificado



Así, a lo largo de kilómetros y kilómetros se extienden las cintas de asfalto que constituyen el más nuevo de los caminos existentes en nuestro país

UNA OBRA SANTAFESINA QUE ADQUIRIRA PERFILES DE INTEGRACION CONTINENTAL

Entre 1964 y 1965, el gobierno de la provincia de Santa Fe adoptó la determinación de construir una autopista entre las ciudades de Santa Fe y Rosario, como parte de una futura supercarretera a Buenos Aires. La Dirección Provincial de Vialidad preparó el proyecto y licitó la obra que fue adjudicada por secciones a las empresas SAOPIM, Impresic Sycic Vial (hoy Impresit Sideco) y Gardebled Hnos. Con una longitud de 156 kilómetros, el proyecto se dividió en tres secciones: Santa Fe-Santo Tomé (ruta 19) 10 kilómetros; Santo Tomé-Barrancas. 73 kilómetros, y Barrancas-Rosario, 73 kilómetros

Todos los materiales, con pequeñas excepciones fueron de origen nacional, suministrados por empresas locales, de Córdoba y Buenos Aires. También fue casi totalmente argentino el plantel humano. Es pues la autopista una realización genuinamente argentina y bien está que nos lleno de orgullo su materialización, como primera expresión del plan de supercarreteras nacionales.

JUSTIFICACION

Casi no sería necesario abundar en detalles para justificar la construcción de una autopista. Baste decir que el desarrollo del parque automotor, el tamaño de los vehículos de carga y transporte han ido tornando obsoletas las rutas angostas de doble circulación. Pero aún concediendo ese estado de vejez en orden de servicios, cabe recordar someramente que el camino entre Santa Fe y Rosario, cuya pavimentación se inició en 1932, quedó habilitado en 1936. Durante más de 35 años, esa ruta ha prestado servicios al desarrollo no sólo de la provincia sino que ha servido de factor integrador regional, al llegar hace unos años hasta Clorinda, frente a Asunción del Paraguay.

Pero ya a comienzos de la década de los años 60, se hacía impostergable la construcción de una carretera de doble circulación, que pusiera fin a los conflictos de tránsito comunes a los caminos angostos.

Se aplicó al proyecto el criterio más moderno, con dos calzadas separadas para ambas direcciones, cruces a diferentes niveles, accesos controlados, amplia visibilidad, instalaciones de seguridad y áreas de servicios.

TRAZADO DE LA RUTA

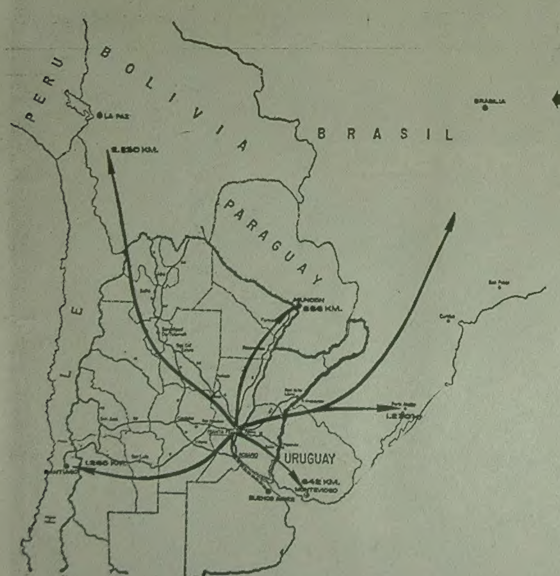
La autopista se inicia en el sector oeste de la ciudad, a la altura de calle Iturraspe. En sus primeros dos kilómetros, pasa por terrenos inundables, debidamente elevados y traspone el río Salado cuyo cauce fue rectificado en ese lugar, mediante dos puentes paralelos de 157 metros de luz cada uno. A 800 metros de su comienzo, la autopista cruza la traza de la avenida de circunvalación de Santa Fe, la que una vez completada en su sección oeste, facilitará la vinculación con la ruta nacional No. 11, hacia el norte del país y el Paraguay y por el sur, con el puerto de Santa Fe y la ruta nacional 168, túnel subfluvial y rápido acceso a la Mesopotamia y Brasil y Uruguay.

Desde el río Salado sigue brevemente hacia el oeste, para girar progresivamente hacia la dirección norte-sur, mediante un amplio arco que bordea la ciudad de Santo Tomé, hasta encontrar, a 10 kilómetros de su arranque, la ruta nacional 19 que la cruza mediante un paso elevado.

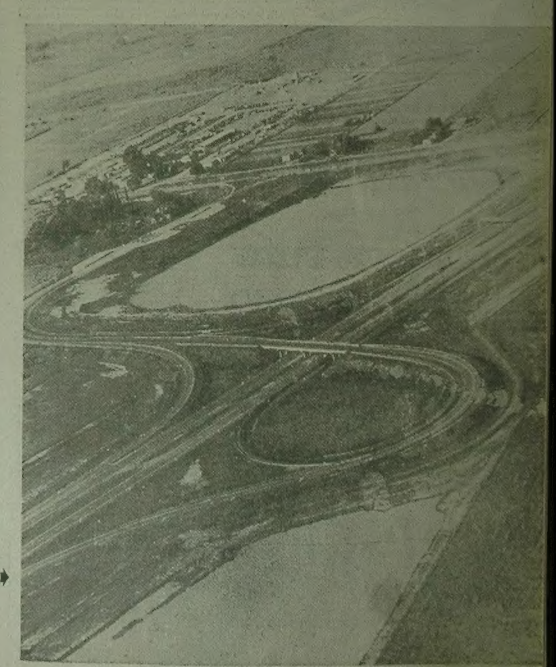
A partir de ese lugar, la autopista se mantiene a distancias variables de entre 500 metros y 5 kilómetros de la actual ruta 11, tomando inicialmente la dirección norte-sur paralela a la misma, sobrepasando el aeródromo de Sauce Viejo y evitando las cañadas de Malaquías y Grande. Hasta las proximidades de Coronda, la traza debe sortear zonas bajas, razón de los cambios de dirección más o menos frecuentes. Entre Coronda y Arocena, se registra el mayor apartamiento de la ruta 11, para luego continuar hacia el sur a una distancia más o menos equidistante de un kilómetro y medio. Frente a Maciel el trazado suaviza, con respecto a dicha ruta, el cambio de dirección en el sentido norte-sur. Del mismo modo, a la altura de Oliveros y por la presencia de la línea de alta tensión, el adecuado empalme con la ruta 91 y el emplazamiento del puente sobre el Carcarañá, determinan un apartamiento del trazado de la dirección norte-sur mediante doble inflexión para alcanzar en definitiva la avenida de circunvalación de Rosario.

EL COSTO DE LA OBRA

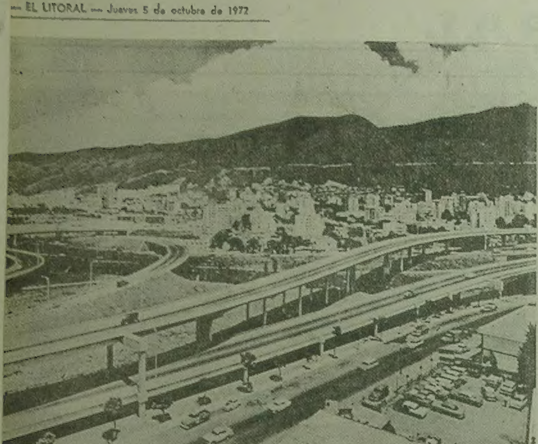
La inversión total, incluyendo los gastos financieros, intereses por la parte diferida y obras complementarias, alcanza a 70 millones de dólares, lo que arroja un costo de 450 mil dólares por kilómetro, valor acorde con la categoría de la obra y por debajo de los precios internacionales.



El mapa indica la importancia de la ciudad de Santa Fe como centro de comunicaciones viales del país, ubicada estratégicamente en el nudo desde el cual se puede ir a Brasil, Uruguay, Paraguay, Bolivia y Chile, además de todos los rumbos en nuestro país.



Esta notable vista aérea nos ofrece una perspectiva de lo que son los accesos a la autopista que desde ayer está oficialmente en servicio entre Santa Fe y Rosario.



Magnífica perspectiva del moderno sistema vial de Caracas, capital de Venezuela, conocido como "El Pulpo", que ofrece soluciones efectivas a los problemas del tránsito

Variaciones sobre la carretera

Se supone que las primeras sendas, que el hombre primitivo aprovechó, sin dejar de abrir otras junto a los ríos o a través de las montañas para buscar agua y alimentos, se deben a los animales.

Mucho más tarde las necesidades del comercio, los viajes, la guerra exigieron mejores caminos. En la Edad Media, por ejemplo, obviando los escasos restos de rutas producto de los constructores persas, etruscos, peruanos, chinos, cartagineses o babilonios que se conservan, las carreteras eran simples claros a lo largo de los bosques. En ocasiones se apeló a la yuxtaposición de troncos como afirmado y, también, a bloques de madera alquitranados, losas, ladrillos y hasta conchas de ostras.

Los romanos, cuya primera gran carretera, la Via Apia, unía a Roma con Capua, llegando la primera a ser el centro de unas treinta que la conectaban con lejanas provincias, con una longitud de unos 800.000 kilómetros, fueron expertos constructores en la materia. Su trazado, a fin del desplazamiento logístico de la infantería, era rectilíneo y el coste corría por cuenta del erario público, salvo algunos casos en que las sufragaron emperadores u otros personajes para atraerse el favor popular. El mantenimiento de ellas estaba a cargo de mano de obra forzada, esclava o militar y los gastos de reparación los enjugaban los distritos que atravesaban.

*** A partir del 1600**

Caído el Imperio y hasta el año 1600 aproximadamente el trazado de carreteras quedó estancado. En Francia el transporte del correo impulsó a nuevas construcciones, especialmente con el uso de las sillas de posta. Casi carentes de la alternativa del barro y el polvo experimenta un gran adelanto cuando Tresaquet inició hacia 1764 un novedoso tipo de calzada con el empleo de una capa de piedra gruesa cubierta por otra capa de piedra más pequeña para desgaste.

Cincuenta años después los escoceses Telford y Mc Adam perfeccionaron el sistema. A partir de ellos, y con el advenimiento del automóvil, su mayor impulsor, las carreteras fueron perfeccionándose, y de la denominada "macadamizada", se pasó a las de roca amalgamada con cemento o asfalto y al uso de materiales bituminosos.

*** De peaje o portazgo**

La necesidad de recurrir a fondos privados para construir carreteras obligó a establecer un derecho de tránsito para su amortización. A veces tal gravamen no alcanzó a cubrir los gastos de conservación, pero en otras circunstancias reportó buenos beneficios al capital particular. Sin embargo, a fines del siglo XIX, apenas existían rutas de peaje.

Para concluir, estas "variaciones..." digamos que el público sólo tiene derecho a utilizar el terreno destinado a carretera, constituyéndose una servidumbre de paso y no se precisa ninguna escritura de traslación de dominio para crear el derecho público. Hoy dichos terrenos, bienes públicos, son explotados y conservados por organismos oficiales. Además, el Estado puede expropiar total o parcialmente un terreno para el tendido de carreteras, en las cuales cualquier obstaculización es un delito penado por la ley y todo viajero que la encuentre puede realizar demanda judicial.

Tal lo previsto en la "ley de carreteras", que obliga también a todo vehículo a guardar la derecha en el sentido de la marcha, salvo en Inglaterra, donde se circula por la izquierda.

John L. McAdam y Thomas Telford

Sin olvidar que Tresaquet, en 1764, inició la construcción de un nuevo tipo de calzada luego del hundimiento del Imperio Romano y de un período de escasa actividad en la materia durante la época medieval, lo cierto es que el perfeccionamiento de las carreteras modernas se debió a John McAdam y Thomas Telford, quienes mejoraron la idea de aquél.

Cabe consignar que el primero de los dos ingenieros escoceses citados eliminó la base de piedras grandes en que se asentaban las vías señaladas y empleó en toda la sección piedra triturada de menor tamaño. El agua proveniente de la lluvia, ayudada por la acción del tránsito, disolvía algunas sales de las piedras superficiales y las arrastraba al interior de la masa donde, al depositarse, ejercían una leve acción cementante.

El nombre de "carretera macadamizada" recuerda al famoso innovador en tan específica rama de la ingeniería.

Sinopsis técnica del trazado de carreteras

EL trazado de una carretera tiene distintas exigencias. Entre ellas deben consignarse: estudio del tráfico para determinar el tipo, número de tramos, emplazamiento general, etc., en primer término; estudios topográficos para desbordar las zonas congestionadas mediante carreteras transversales, evitar las pendientes muy acentuadas, cambios de rasante, reducir o eliminar las curvas, proporcionar buen campo visual y visibilidad adecuada tanto diurna como nocturna y reducir al mínimo los pasos sobre corrientes de agua.

Abarca, asimismo, detalles del trazado, como el desagüe por aliviaderos subterráneos, brocales, acequias, alcantarillas, puentes, etc., estabilización del subsuelo, ampliación y peraltado de las curvas, colocación de señales preceptivas e informativas, barandillas de protección, paranieves y el diseño de una superficie cuyas cualidades de resistencia, duración, tracción, visibilidad, seguridad y rodaje sean máximas y mínimo el costo inicial y los gastos de mantenimiento.

Cuentakilómetros mundial

Francia y sus carreteras al tope en la vieja Europa

El excelente estado de sus carreteras y autopistas, así como el kilometraje, más de 640.000 kilómetros, hacen de Francia el país más adelantado en la materia en Europa. Sin embargo, en cuanto a densidad —kilómetro de carretera por kilómetro cuadrado de superficie— Inglaterra le aventaja, en tanto que la de Italia, donde exceden de 25.000 los kilómetros de buenas rutas, es inferior —72 a 102 por ciento, respectivamente— a la de Austria.

Asimismo, Alemania, con más de 220.000 kilómetros de caminos pavimentados tiene una red vial lejana en metros de longitud a la de Rusia, con más de 400.000 kilómetros.

Los demás países están muy lejos de los mencionados en la materia. En las naciones nórdicas y en las balcánicas, la ampliación de redes viales se ha visto dificultada, unas veces por los hielos y otras por lo abrupto del terreno.

No obstante, Suiza, con problemas de orografía, ha logrado sobrepasar los 118 mil kilómetros de carreteras con obras de ingeniería que son un verdadero alarde.

En América y el mundo, los Estados Unidos

Un kilometraje que supera los 5.000.000 de unidades hacen de los Estados Unidos de Norteamérica la primera nación en el mundo en cuanto a la longitud de carreteras, en tanto que en el Canadá, con una red particularmente densa en las provincias meridionales, la cifra apenas redondea el millón y, en México, los 700.000.

En el resto de Centroamérica y en Sudamérica la situación es deficitaria, destacándose la Panamericana, en varios países, así como las estupendas autopistas venezolanas.

Por Africa y Asia

En estos continentes se carece de una red adecuada de carreteras, aunque los intereses económicos están impulsando la construcción de nuevas rutas. En Africa, en el delta del Nilo, Egipto dispone de numerosas y abundantes vías y en Nigeria, Tanganica y la Unión Sudafricana fueron trazados excelentes caminos. Pero desiertos y selvas siguen oponiéndose al progreso.

Asia, donde los vehículos de motor han alcanzado extraordinaria difusión, sigue con un importante déficit en cuanto a carreteras de primer orden. En la India la densidad del kilometraje apenas pasa del 17 por ciento, pese a su enorme extensión, y China, con un tráfico vial importante, no excede en mucho los 145.000 kilómetros de caminos de trazado moderno.

Por su parte, el Japón, con un gran adelanto tecnológico e industrial, está transformando rápidamente los arcaicos caminos en pistas modernas.

Rutas y transportes

A camiones ligeros o furgonetas corresponde la mayor parte del tráfico rodado que recorre cortas distancias. En los viajes largos pueden distinguirse tres tipos de transporte: el realizado por compañías que atienden a una línea determinada, con paradas, horarios y días de salida fijos y establecidos de antemano; el ofrecido por compañías de menor importancia que se atienden a rutas fijas, pero que solamente ponen en movimiento a sus vehículos cuando tienen carga para transportar; el que efectúan los rodados que, conducidos muchas veces por sus propietarios, se desplazan a cualquier punto de la geografía nacional o extranjera.

En cuanto a la competencia entre el transporte por carretera y el que se hace por ferrocarril, se ha venido observando que el primero es más ventajoso para distancias cortas y el segundo para los largos recorridos.

El problema del camino en la fundación de Santa Fe

Agustín Zapata Gollán

Invadieron los moros la península ibérica a lo largo de las calzadas que siglos antes construyeron los ejércitos de Roma; y los cristianos de la Reconquista, desalojaron a su vez a los moros siguiendo en sentido contrario esos mismos caminos por donde les habían perseguido y arrinconado en la escarpada topografía del norte de España.

Así fue, dice un sabio medievalista español contemporáneo, Fray Justo Pérez de Urbel, en su "Historia del Condado de Castilla", como los cristianos salieron de sus abrigos inaccesibles y se acercaron a las viejas calzadas que solían ser el cauce de las invasiones.

En América se produjo un proceso semejante. Los hombres de la conquista no avanzaron a tientas a través del vasto territorio americano, sino por los caminos y sendas trilladas por los indios, que seguían, de ordinario, el rumbo de los ríos asegurándose la provisión del agua y de los alimentos necesarios para su vida. De ahí, que las ciudades fundadas por los conquistadores a lo largo de esos caminos, sean, en cierto modo, una "posta" y a la vez base o punto de apoyo en el permanente avance de la invasión.

La primera pregunta que hacen a los indios, es por el camino a seguir en el logro de su objetivo: el camino más corto y más fácil.

Caboto, que en la costa del Brasil oyó hablar de las riquezas de cierto rey blanco "a espaldas de la tierra", al llegar a la desembocadura del Carcarañá averigua lo más discretamente posible para no dar sospechas a los indios que interroga, sobre el camino que le lleve a esas regiones. Y allí supo de la existencia de dos caminos: uno aguas arriba por el Paraná y otro, tierra adentro, siguiendo el cauce del Carcarañá.

* * *

Descubierto el Perú por los hombres que bajaron por la costa del Pacífico, o la Mar del Sur, según le llamaron desde que Balboa lo divisara desde la cordillera en Panamá, trataron de hallar el camino que, sin las penurias del que hicieron para conquistar el Imperio de los Incas, les permitiera comunicarse con España por el Río de la Plata.

Simultáneamente los hombres enquistados en el Paraguay se empeñaban en resolver su propio problema de comunicación, más vasto todavía, pues debían asegurar la vía fluvial aguas abajo del Paraná hasta la salida al Atlántico, abandonada desde la destrucción de Buenos Aires, y a la vez hallar un camino en reemplazo del casi intransitable a través de los enconados y feroces chiriguanos, que les llevara al Perú hacia donde se había desplazado el principal objetivo de la conquista.

Los que bajan desde Perú tienen un propósito firme: llegar a la desembocadura del Carcarañá para fundar un pueblo donde Caboto había levantado el fuerte de Sancti Spiritus.

En 1566, el Licenciado Juan de Matienzo, pide concretamente que allí se haga una nueva fundación. Se ha de fundar un pueblo, dice, que será la escala y principal trato de los que fueren desde el Perú a España. Es el mismo camino, seguido en sentido contrario, del que le señalaron los indios de la comarca a Caboto para llegar al Perú por la tierra adentro.

Jaime Resquín, uno de los personajes más interesante de la conquista del Río de la Plata, alrededor de 1560 pide lo mismo al rey: una fundación en Sancti Spiritus, donde, según su opinión, durante mucho tiempo será la mejor población que habrá en las Indias, pues es una tierra sana y "toda rasa" desde donde parte un excelente camino, todo llano, que siguiendo el cauce del Carcarañá, llega hasta Tucumán y "las sierras de Chile".

* * *

En 1569, otro hombre del Río de la Plata, Francisco Ortiz de Vergara, que en 1540 se embarcó en Sevilla con Alvar Núñez Cabeza de Vaca, y gobernó el Paraguay y el Río de la Plata desde 1558 a 1564, dice que la entrada a Chile y al Perú, debe hacerse por el fuerte de Sancti Spiritus, que con anterioridad, en 1544, había transitado, bajando del Perú, Francisco de Mendoza, capitán de la expedición de Diego de Rojas; y agrega que, no sólo debía levantarse allí una ciudad, sino que todos los elementos necesarios para esa fundación, debían traerse desde Asunción, pues los había con abundancia.

Garay formado en tierras de Indias, y que conocía como el mejor, el problema de los caminos de la Conquista, sabía perfectamente y hasta por propia experiencia, qué camino debía allanar para llevar adelante su magnífico propósito de "abrir puertas a la tierra".

La fundación de la nueva ciudad debía establecerse sobre esta margen para evitar trasbordos inútiles y el cruce del Paraná, ancho y peligroso y con riesgos de naufragios —pues desde esta margen debía partir el camino al Perú— y Garay sabía, sin duda, como lo sabían los hombres del Perú y los del Paraguay que ese camino partía de la desembocadura del Carcarañá, conocida como "la torre de Caboto" por mantenerse en pie el "mangrullo" o atalaya del antiguo fuerte.

Pero la expedición fundadora había partido de Asunción dividida en dos secciones. Una, la menor, con Garay por venir a bordo de una carabela acompañando la embarcación que llevaba preso a España al derrocado Teniente de Gobernador Felipe de Cáceres, hasta verle navegar sin riesgos por el Atlántico. La otra, por tierra, siguiendo la margen izquierda del Paraná para evitar el cruce de los impenetrables y peligrosos montes del Chaco.

Con Garay venían además algunas balsas y canoas, que debieron quedar en el sitio que había señalado para el encuentro de los que bajaban por tierra con los que subirían por el río después de abandonar la barca que iba a España. Hubiera sido crear una dificultad enorme a la navegación "de arribada" de Garay si las canoas y las balsas le seguían en su viaje aguas arriba. Su encuentro con los hombres que venían por tierra se hubiera retardado inútil y quizás peligrosamente.

* * *

El sitio señalado por Garay para este encuentro fue en las inmediaciones del actual pueblo entrerriano de Hernandarias, desde donde cruzó a esta banda sin mayores riesgos y estableció su campamento provisorio en el lugar que conocemos ahora como Cayastá, mientras él descendía por el Paraná, dice, empadronando las tribus de la comarca. Este "empadronamiento" era a la vez un sometimiento de los indios. Una medida elemental de precaución, antes de asentarse definitivamente en la tierra. Pero al llegar en esta operación estratégica a la altura de Coronda, recibe una sorpresa desagradable e inquietante.

Un grupo de españoles a caballo lo observa desde lo alto de las barrancas. Es Jerónimo Luis de Cabrera, que con un puñado de sus hombres, después de fundar Córdoba había bajado por el Carcarañá en busca de la salida al río grande y fundado el puerto de San Luis de Córdoba.

Cabrera, con su título de Gobernador de Juries y Diaguitas le intima a abandonar esa tierra que ha anexado a su provincia y le prohibe terminantemente fundar una ciudad en ella.

Garay, que sólo tiene un poder entregado por Martín Suárez de Toledo, que se ha hecho cargo interinamente del Gobierno del Paraguay después de derrocar a Felipe de Cáceres, le asegura que no hará tal fundación, pues él ya ha fundado, dice, una ciudad mucho más al norte. Y con un movimiento del timón pone su barca aguas arriba y remonta el Paraná, para llegar lo más pronto posible a su campamento.

Este episodio ocurre en el mes de setiembre y recién en noviembre funda su ciudad.

Garay ha dicho la primera mentira política en esta tierra para eludir en ese momento una discusión peligrosa, llena de riesgos, que le hubiera llevado a diferir su empresa quizás para siempre.

Es evidente que Garay, en ese viaje hacia el sur "empadronando" los indios se proponía llegar hasta la desembocadura del Carcarañá para fundar allí su ciudad, según le aconsejaban todos los conocedores de la tierra.

Funda así, muy a su pesar, la ciudad de Santa Fe en el sitio que ahora conocemos como Cayastá, donde se han descubierto las ruinas de la ciudad primitiva.

* * *

En el acta de fundación, Garay menciona algunos caminos. Al señalar la jurisdicción de la ciudad, la ruta fluvial del Paraná, le permite establecer los límites por el norte y por el sur. Por la parte del **camino del Paraguay**, dice, hasta el cabo de los anegadizos chicos, que coinciden más o menos con el paralelo 28º; y aguas abajo, **camino de Buenos Aires**, veinticinco leguas desde la boca del Carcarañá.

Señala además dos caminos: hacia el norte, río arriba, el **camino de los chipiacas o chupiacas**, y hacia el sur, el **camino de los calchines**. Pero éstos son poco más que caminos vecinales. El de los **chipiacas** iba hasta lo que se llamó el Valle de Calchaquí por donde habían llegado en 1560 hasta el borde del Paraná, los hombres de Diego de Bazán, que venían desde Santiago del Estero en sus caballos, que llaman **chipiacas**, en su lengua los indios mocobíes. Y el de **los calchines**, bajaba desde Santa Fe hacia el sur hasta el asiento de estos indios, en las inmediaciones de Santa Rosa de Calchines.

Pero el otro camino, el que constituía uno de los principales objetivos de la fundación; el camino que llevaba hasta el Perú partiendo de la desembocadura del Carcarañá y del que ya le hablara a Caboto aquel Francisco del Puerto, uno de los sobrevivientes de la expedición de Solís que quedara abandonado entre los indios; el camino mencionado por Jaime Rasquín; señalado por el Oidor Matienzo y por Francisco Ortíz de Vergara; el que había seguido el Capitán Francisco de Mendoza desde el Perú hasta el borde mismo del Paraná; ese camino había quedado a trasmano.

Dice Juan de Espinosa, uno de los primeros vecinos de Santa Fe, que Garay viendo el poco socorro que tenía la ciudad, le mandó a descubrir el camino que pudiera comunicarlo con Córdoba y Santiago del Estero y el Tucumán con veinte soldados y que por fin **lo descubrió pasando grandes trabajos, pasando por tierra de enemigos** con los que tuvo muchos **reencuentros y batallas**. Así fue como pudo llegar a Córdoba y de ahí a Santiago del Estero de donde trajo por orden de Garay, trigo y bueyes, vacas, yeguas y caballos, cabras y ovejas, que agrega en su declaración prestada en 1596, **fue parte para que los soldados se animaran y tuviere principio de lustre la dicha ciudad de Santa Fe.**

* * *

Al ocurrir la muerte del Adelantado Juan Ortiz de Zárate, Garay se vio precisado a emprender viaje al Perú y en esa ocasión se dirigió primero a Santiago del Estero acompañado por Juan de Espinosa que había descubierto ya ese camino siguiendo el curso del Salado y **pasando mucho trabajo y riesgo.**

Diego de Olavarrieta, alcalde ordinario y de la Hermandad en Asunción, declara asimismo en las actuaciones judiciales en que declara Juan de Espinosa, que él también salió de Santa Fe **descubriendo nuevos caminos para los reinos del Perú con mucho riesgo de indios enemigos.**

El camino que comunicó a Santa Fe con el Perú fue descubierto así por el mismo Garay, **con mucho riesgo de su persona.** El sorpresivo encuentro con Cabrera en las barrancas de Coronda le puso en el trance de buscar y abrir esa nueva vía de comunicación, al apartarlo del camino que partía del antiguo fuerte de Caboto, en cuya busca iba aquel día de setiembre de 1573.

Así le fue dado ver a Garay, cómo al cabo de pocos años, por los caminos que él descubriera y allanara se comunicaba Santa Fe con los reinos del Perú, Chile y Tucumán por donde trajinaban los mercaderes con sus carretas y caballos. Había realizado su afán de abrir puertas a la tierra, para que, —son sus propias palabras— hubiera trato y conversación entre los hombres.

Que es ésta, desde luego, la principal función de las rutas que se extienden sobre todo el haz de la tierra.



TRAMO: SANTA FE - SAUCE VIEJO

EL AUTOMOVIL Y SU INFLUENCIA

AUNQUE diversos factores, como el servicio postal, el auge de la bicicleta, los servicios de entrega a las zonas rurales, etc., influyeron poderosamente en el mejoramiento de las antiguas carreteras, el mayor impulso se lo dio a éstas el automóvil. Este, al igual que los vehículos de motor más diminutos exigieron superficies mejores, menos polvorientas, más pequeñas, con pendientes más suaves y curvas menos pronunciadas.

El aumento del número de dichos medios de transporte demostró que las mejores carreteras de grava o de macadam no eran suficientes para soportar el desgaste del intenso tránsito. Juntamente con tal evidencia se comprobó que era necesario disponer de carreteras a prueba de polvo.

Una autopista singular

CON el predominio en alza de la construcción de "superautopistas", de seis u ocho vías o bandas, en algunas naciones se ha agilizado considerablemente el tránsito automotor, ya que así lo permite el trazado en línea recta y el evitar el cruce con otras arterias de comunicación mediante pasos superiores e inferiores, además de intersecciones curvas en forma de ocho o de hoja de trébol. Un ejemplo de lo expuesto es la autopista de Pensilvania, entre Filadelfia y Pittsburgh, por cuyas cuatro bandas pueden recorrer los automóviles, sin reducir la velocidad, un tramo de más de 400 kilómetros.

Sistema complejo de señalización

Si bien España, como la mayoría de las naciones, ha suscripto los convenios internacionales de señalización, para la numeración de las carreteras ha seguido un sistema bastante complejo, pero que se ajusta, en general, a las siguientes normas: carreteras nacionales (N), comarcales (C) y locales (L). Existen dentro del plan de la "red azul" 48 carreteras numeradas del 1 al 48. En el sistema en vigor las radiales están numeradas en el sentido de las agujas de un reloj; las nacionales tienen su primera cifra igual a la región que pertenecen; las comarcales las dos primeras cifras iguales a la carretera nacional, de las que parten. Pero esa norma general tiene numerosas excepciones.



El total de los materiales empleados en la realización de la autopista a Rosario

Por cientos de miles, por millones, se miden las magnitudes de los materiales empleados en la realización de la autopista Santa Fe - Rosario. El trabajo de las tres empresas intervinientes dio lugar a un movimiento de tierra de 11.064.337 metros cúbicos de suelos, al empleo de 89.048 toneladas de cemento asfáltico y 7.614 de asfaltos líquidos; de 37.815 toneladas de cal aérea hidratada para sub-bases; de 600.000 toneladas de agregado pétreo grueso para concreto asfáltico; de 915.493 toneladas de arena gruesa y fina del río Paraná y de 263.410 toneladas de arena de trituración.

En materia de pavimentos, la construcción de sub-bases estabilizadas para calzadas y banquinas, demandó un total de 781.812 metros cúbicos; 587.824 toneladas de bases de arena asfalto; 522.286 toneladas para bases de concreto asfáltico; 426.847 toneladas de carpetas de concreto asfáltico y 46.521 metros cúbicos de pavimento de hormigón.

LA VIALIDAD ARGENTINA

JUSTINIANO ALLENDE POSSE

En "La Prensa" fue publicada, el 28 de mayo de 1964, una colaboración del Ing. Allende Posse, director de Vialidad Nacional durante la presidencia del general Agustín P. Justo. Desde su retiro en la capital federal, el autor nos autorizó a reproducir aquella colaboración, cuyos principales conceptos transcribimos a continuación.

Es eterna la lucha entre los medios de movilidad y los caminos. Comenzó hace milenios con malas sendas y rudimentarios vehículos; subsiste aún, entre calzadas o rieles y llantas neumáticas o de acero. Roma tenía buenas carreteras, pero sus pesados vehículos eran remolcados por potros sin herraduras y con malos arreos. En la Edad Media, con mejor rodado y atalaje, la marcha se acelera aunque las rutas son pésimas. Siglos después, logrado el acuerdo, la velocidad sube de dos kilómetros a doce. Pero los automóviles decuplican su velocidad y los caminos los frenan. Después vuelve la armonía cuando Francia logra tener más de 1 kilómetro de pavimento por igual unidad de superficie. Pronto los nuevos vehículos piden mejores carreteras.

El problema argentino

Los indios tenían óptimos senderos, pero no vehículos. Los españoles fabrican carros y abren huellas. Tres cuartos de siglo atrás, las locomotoras y los rieles cubren el este del país sirviendo una región pequeña, dejando en abandono a muchas poblaciones e inmensos territorios. Los automotores crean en las ciudades una superurbanización funesta. En 1930, estábamos diez mil veces atrás de Francia; sólo teníamos 200 kms. de caminos firmes de acceso a las ciudades, mientras poseíamos 400.000 automotores prisioneros en las urbes. Ansiábamos caminos. La queja crecía. Dos congresos viales estudiaron el problema. Los consumidores ofrecieron a la Nación contribuir con un impuesto a la nafta, pero los letrados consideraron un agravio al régimen federal quitar a las provincias el derecho a agravar sus consumos y nacionalizar las viejas rutas ligadas a su historia. También rechazaron la intromisión del gobierno central en la vida, en los recursos y en el tránsito interior. Algunos aceptaban, resignados, una cesión de los gravámenes por tiempo limitado, de las provincias que voluntariamente lo autorizaran. ¡Cuántas ilusiones líricas! Su olvido ha perturbado la economía y la política.

En 1932, patriotas progresistas que llegan al gobierno promueven una buena ley y el presidente Justo y su ministro Alvarado promulgan un estatuto que vence los escrúpulos. No tenía imperio; era un pacto ofrecido a las provincias federadas; se crearía un gravamen por 15 años para construir y conservar caminos, contemplando los requerimientos regionales, los intereses del agro, de los usuarios y de los ferrocarriles, que sufrirían competencia. El país, regocijado, consagró el "Día del camino". La tarea se inició con afán. Todos la apoyaron. Sólo Tucumán se opuso. Juan Luis Nougués fue criticado, pero su desconfianza era fundada.

Tareas preliminares

El nuevo directorio debía abrir el país al que las lluvias bloqueaban; los ferrocarriles sólo servían a los grandes capitales y a los mejores campos, causando un terrible desequilibrio que aún subsiste. Fueron necesarios una preparación prolija y muchos elementos. Las provincias realizaron una labor decidida y eficaz. Resultó difícil obtener el personal técnico, pero como los ingenieros participaban del entusiasmo general, pronto se formaron centenares de especialistas, una legión de ayudantes y la cooperación de maestros. Se hizo escuela muy severa, hasta formar un espléndido plantel, al que rindo un merecido homenaje por su aptitud técnica y su admirable espíritu de trabajo.

Era fundamental diseñar con previsión de futuro la red troncal de caminos nacionales. No bastaba construir rutas con premura. Se requería un conjunto de 50.000 kilómetros bien repartidos, capaz de perdurar por los siglos de los siglos. El éxito fue pleno: se prepararon esbozos y después de amplia y rigurosa crítica se publicó en 1937 un álbum con la red definitiva. Su prólogo debía contener los siguientes conceptos, que ignoro por qué fueron suprimidos:

"Este primer Atlas Vial, es fruto de cinco años de meditada labor. La Red Nacional está en marcha; mucha de la base está construida y se está pavimentando. La labor prosigue". Y recordando inspiradas frases de un escritor famoso que al contemplar las pirámides de Egipto declaraba grande a quien lograra hacer una marca indeleble sobre la corteza terrestre, yo agregaba: "La Dirección Nacional de Vialidad, sus animosos ingenieros, los valientes empresarios y una legión de obreros están realizando, con la ayuda de Dios y su voluntad indómita en este vasto triángulo de América, entre ríos caudalosos, bosques tropicales, altísimas montañas y el insondable océano, la obra grandiosa sabiamente concebida. La extensa red de caminos que atraviesan selvas vírgenes, campos dilatados, ciudades populosas, están trazando una marca indeleble sobre el suelo americano. Y así, como las 48 grandes carreteras, que 2.000 años atrás planeara Cayo Graco y que construyeran los Césares Augustos, por todas las tierras que dominó Roma, aún existen con su denominación y trazado, así las 142 rutas de estos mapas perdurarán recordando la labor creadora del presidente Justo".

Felizmente, aquel plan resultó excelente. En tres décadas mereció agregados, pero no reformas. Hasta la dictadura lo ha respetado.

Labor constructiva

Mientras tanto las obras seguían velozmente. En 1937 se inauguró la ruta de Buenos Aires a Rosario, Córdoba y Jesús María; siguió a Santa Fe, Mar del Plata, Bahía Blanca y Mendoza; también la avenida General Paz, calificada entonces como la mejor del mundo. En los primeros diez años la labor fue extraordinaria.

El primer decenio fue fecundo. En el siguiente, las energías se agotan o tal vez razones misteriosas frenan el impulso inicial. En el tercero fue previo remendar lo destruido, pero un nuevo abandono dejó inmensos territorios en pleno decaimiento.

Las velocidades máximas en las varias carreteras

Extensamente se ha debatido lo relativo a las velocidades máximas y a la seguridad. Esto es algo tan difícil de llegar a acordar satisfactoriamente, como aquel dilema de quien es primero, si el huevo o la gallina.

Se puede llegar a esta conclusión en cuanto se piense que el análisis debe hacerse sobre si las carreteras son seguras o los vehículos lo son; si los conductores son hábiles o las condiciones ambientales son adecuadas, etc.

Una explicación hará más clara la situación.

Las velocidades máximas, en sectores restringidos, deben ser acatadas en forma integral y su transgresión puede ser severamente castigada, ya que ello puede ser origen de graves accidentes.

Las velocidades máximas en sectores libres, es decir donde no existen situaciones que obliguen a determinar un valor relativamente bajo, son las velocidades que las autoridades competentes consideran "de seguridad", lo que no impide que un conductor circule a velocidades mayores, pero en este caso la responsabilidad es totalmente suya, no pudiendo volcarse hacia el Estado, constructor y propietario - administrador de los caminos, ninguna responsabilidad, ya que el Estado se reconoce competente, en alguna medida hasta las velocidades "de seguridad". Así en los caminos encontramos las indicaciones de 80 a 100 kilómetros por hora como velocidad máxima, señalándose con ello aquella velocidad "de seguridad", lo que no es lo mismo que en la famosa ruta Buenos Aires-Mar del Plata donde las indicaciones de velocidad máxima, son, en todos los casos, de velocidades máximas absolutas.

LO QUE EMPEZO COMO UTOPIA Y CONCLUYO COMO AUTOPISTA

Cuando en junio de 1964 comenzó a hablarse del proyecto de construir la autopista, los espíritus retrógrados, los que nada creen, ni aun las evidencias, cambiaron el término por el de utopía. Un día, conversando con el gobernador Tessio le preguntamos de dónde saldrían los fondos para la obra y muy optimista nos contestó: "No sé, pero Santa Fe tendrá su autopista".

* * *

Noviembre de 1963. El DC3 de Aerolíneas se aproximaba para tomar pista en Sauce Viejo. A bordo, el presidente de SAOPIM, Ing. César Brofferio, comenta con su compañero de asiento, Ing. Marcelo Alvarez: "¡Qué campos, qué país!; por aquí debería cruzar una autopista". Antes que una utopía, la autopista fue una simple expresión de anhelos.

* * *

Y comienzan a darse las fechas con vistas a la materialización del magno proyecto, uno de cuyos principales elaboradores fue el Ing. Edgardo Calabrese. Vialidad Provincial licita la obra el 6 de julio de 1965, el 10 de junio de 1966 se firmó el contrato, en agosto de 1966 la empresa Impresit Sycic Vial S.A. inició los trabajos en el sur y en febrero de 1967 lo hizo SAOPIM.

* * *

Mucho tiempo ha pasado desde la inauguración de aquel mojón en la intersección del trazado de la autopista con la ruta 19 y por donde otrora campeaba soberano el verde de los cultivos, ahora cruzan las paralelas grises de la gran carretera. Quedan muchas anécdotas, una de las cuales es reveladora del descreimiento que existía en la concreción de la obra. Cuando se estaba liberando la traza, un agricultor esperó a la cuadrilla a punta de escopeta con un resuelto "no pasarán". Claro que pasaron, no sin antes convencer al hombre de que se le pagaría por su tierra.

* * *

La provincia de Santa Fe, pionera en materia vial, tiene dos timbres de orgullo que exhibir, producto de la decisión de dos gobernadores que pasaron por encima de todas las trabas para concretar dos obras fundamentales. El túnel subfluvial y la autopista Santa Fe-Rosario. Carlos Sylvestre Begnis y su colega de Entre Ríos, Raúl Lucio Uranga para la primera, y Aldo Tessio para la segunda. Conviene recordarlo.

* * *

Pavimentar caminos fue preocupación desde siempre en nuestra provincia. Ya el 31 de agosto de 1928, un decreto originado en el entonces Ministerio de Hacienda y Obras Públicas, designa al técnico Domingo Carlos Barone jefe de la comisión de estudio de los caminos a pavimentarse, en reemplazo del técnico Roberto Ebrecht.

Precauciones para circular por la autopista

Es bueno tener presente, estando ya oficialmente habilitada la autopista en su tramo entre Santa Fe y Rosario, las normas de seguridad mínima para evitar accidentes en esta nueva vía de comunicación, primera en su tipo, de la que disponemos los argentinos en general y los santafesinos en particular.

En España existe una legislación especial a tal fin, que puede aplicarse tan siquiera prácticamente en nuestro medio, y entre sus disposiciones fija la necesidad de indicar, con luz intermitente (guiño) cualquier desplazamiento lateral del vehículo, ya sea para cambiar de carril o para iniciar el paso de otro automotor. El intermitente deberá funcionar hasta tanto haya cesado el desplazamiento lateral, terminando la maniobra.

A su vez, se deben realizar señales de guiño, con el intermitente del lado derecho, previo a cualquier disminución de velocidad, que también se deberá indicar con el uso paulatino de las luces de frenado (stop).

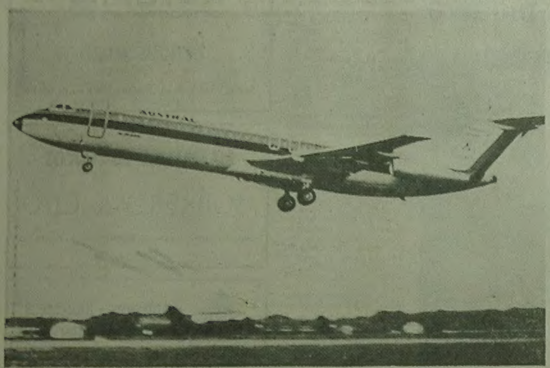
En cuanto a uso de carriles, la reglamentación española contempla la obligación de usar siempre el carril de la derecha y desplazarse hacia la izquierda sólo en caso de sobrepasar a otro vehículo, excepto en el caso de existencia de tres carriles o más, cuando se autoriza a utilizar los carriles centrales, dejando libre el carril izquierdo para facilitar los pasos.

Los accidentes de tránsito

El constante aumento del parque automotor significa, junto con la incorporación a la circulación de personas no avezadas en la conducción, un motivo de extraordinaria importancia en lo que respecta a los accidentes de tránsito y su mayor cantidad que se registra en la actualidad.

Este incremento de los accidentes en carreteras es constante y en la actualidad las cifras —según el tipo de caminos— oscila entre el 5 y 10%, registrándose un número elevado de casos fatales, que son difíciles de calcular debido a la falta de las estadísticas convenientes.

LAS RUTAS DEL CIELO



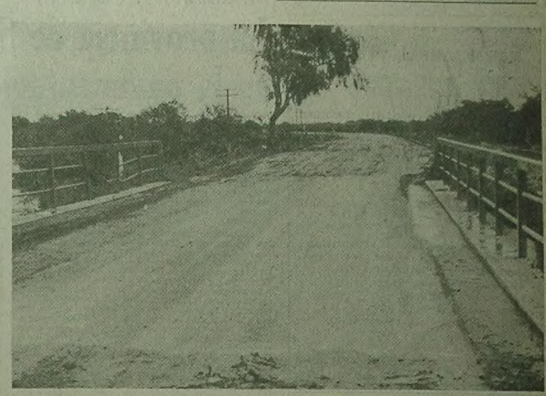
Los veloces "jets" para pasajeros han significado poco menos que una verdadera revolución en las comunicaciones por vía aérea

Primero fue la senda para el hombre o la bestia; después el camino destinado al vehículo de tracción a sangre; más tarde, con el advenimiento del automóvil, la carretera, hasta llegar a la moderna autopista. Pero todos estos medios de comunicación no agotaron el ingenio del hombre. Y éste se lanzó a buscar nuevas rutas en otro nivel: el aire. Así, en la Argentina, es por la decisión de los hombres del aire, los mismos que tuvieron que ver con la primera bicicleta "Avestruz" y los primeros tractores "Pampa", camioncito "Rastrojero", motocicleta "Puma" y automóvil "Institec", amén del desarrollo espacial con los cohetes del IIAE y otras actividades, como se abrieron nuevas posibilidades al acercamiento comercial, industrial, artístico, político y social entre los puntos más lejanos de su territorio y en un tiempo que ni se soñaba no muchos años atrás.

Quizá cuando en 1940, al crearse las Líneas Aéreas del Estado, la primera ruta de ellas se trazaba en la Patagonia, desde el Palomar hasta Esquel, para cumplir una filosofía que no se ha modificado, cual es la integración territorial del país y el aprovechamiento de sus hombres.

Se ha dicho que fabricar aviones es impulsar enérgicamente el desarrollo de una nación —en la Córdoba argentina hay una prueba evidente del progreso experimentado merced a las Industrias Aeronáuticas y Mecánicas del Estado transformada luego en DINFIA y a la que se sumó un complejo fabril que modificó la realidad económica y humana de la provincia— lo que es indiscutible. Porque esos pájaros que surcan los cielos, por caminos prefijados en las cartas de navegación, agilizan el comercio, la velocidad en el transporte de pasajeros y correspondencia, la consolidación de un mercado interno y externo mediante una infraestructura aeronáutica que vitaliza y renueva.

En los caminos del cielo también hay reglas, como en los de la tierra. El avión debe seguir una ruta determinada a una altura también determinada y, para cambiarla, debe ser autorizado. Ordenadores electrónicos que elaboran, clasifican e interpretan los datos suministrados desde la aeronave; redes radioeléctricas de facsimilado y de teletipo, radiofaros de frecuencia, equipos medidores de distancia, las radiobalizas y los sistemas de aterrizaje por instrumentos, así como el mapa de ayudas radioeléctricas son algunos de los elementos que coadyuvan al tránsito aéreo. Un tránsito cada día más intenso, con mayores exigencias, revelador del espíritu inquieto del hombre, que sigue inaugurando caminos de civilización y progreso.



Viejos caminos.- Eran polvorientos o verdaderos lodazales, difíciles de transitar durante largos períodos, pero no obstante prestaron ingentes servicios como avanzadas del progreso, al igual que el viejo puente, maltrecho ahora por las embestidas de quienes antes o en la actualidad transitaban sin las debidas precauciones

CLASIFICACION DE CARRETERA

Las carreteras suelen dividirse, por razones administrativas, en nacionales, provinciales y municipales, según la entidad encargada de su mantenimiento; en cuanto a su importancia se las considera de primero, segundo y tercer orden.

Hasta ahora, y luego de la invención del motor de explosión, las más destacadas son las autopistas, diseñadas para permitir grandes velocidades a los automóviles con el mínimo de riesgo.

Corresponde señalar que los bulevares, avenidas, etc., destinados al servicio de una sola comunidad, no se consideran generalmente como carreteras, vías que unen entre sí a ciudades o pueblos.

Ing. *ALBERTO T. CASELLA (*)*

La provincia de Santa Fe, pionera en la pavimentación de carreteras

Con todo gusto he de satisfacer el requerimiento del prestigioso diario "El Litoral", pues me parece oportuno recordar la realización de la primera y más importante obra de pavimentación que se realizó en el país bajo el gobierno Demócrata Progresista del Dr. Luciano F. Molinas.

Es oportuno recordar los antecedentes y circunstancias que rodearon la iniciación, el desarrollo y la terminación de las obras. En primer término hay que señalar que el estado de la opinión pública en la provincia y la naturaleza de sus suelos, así como el auge que adquiría el tránsito carretero por automotor en la década del 20 hacían necesaria la iniciación de una gran obra caminera mediante una red de rutas pavimentadas que cubriera todo el país. Le tocó a Santa Fe ser la provincia que iniciara esa gran obra.

ALGUNOS ANTECEDENTES

El camino que interesaba construir principalmente era el que uniría a la capital con Rosario en un trecho de 161 kilómetros. En ese tramo se habían realizado las primeras carreras de automóviles sobre caminos de tierra. Eran famosos los arenales de Coronda y los lodazales existentes entre Monje y Barrancas y en otros puntos.

En las postrimerías del gobierno de don Ricardo Aldao se sancionó la ley 2.157, por la que se autorizaba la construcción de algunos caminos importantes con calzada firme y se tendía a financiar su costo mediante la aplicación de un impuesto de dos centavos por litro de nafta y la emisión de un empréstito que sería cubierto en el exterior.

La caída del gobierno de Aldao hizo fracasar los planes, pero el gobierno que le sucedió, del Dr. Gómez Cello, puso en práctica la ley e inició tímidamente la ejecución de los accesos a las ciudades de Rosario y Santa Fe. Así las cosas se produjo el golpe de estado del 6 de setiembre de 1930 que derribó el gobierno de Yrigoyen y a todos los gobiernos provinciales. Santa Fe fue intervenida y después del Dr. Diego Saavedra ocupó el cargo el Dr. Guillermo Rothe, cuyo ministro de Hacienda y Obras Públicas, don Alejandro Bunge, decidió dar impulso a la obra, extendiéndola hasta Villa Constitución y San Justo.

Cuando el Dr. Molinas asumió la gobernación el 20 de febrero de 1932, los contratos de pavimentación, con un importe global de 37 millones, estaban en vigencia y los certificados mensuales no podían cubrirse con el importe de la recaudación afectada que apenas superaba el millón de pesos anuales.

Antes de proseguir, conviene señalar algunos antecedentes que destacan la importancia histórica de esta obra. La construcción de calzadas de hormigón armado era desconocida en el país y en América. En tal situación merece elogios la Dirección de Obras Públicas de la provincia, que ya en aquel entonces proyectó un camino con amplio criterio, puesto que a la calzada de hormigón de 6 metros de ancho se la bordeaba de cada lado por una banquina de cuatro metros, lo que daba al camino un ancho total de 14 metros. Todas las obras que se proyectaron años más tarde por la Dirección Gral. de Puentes y Caminos y aun por la DNV en obras tan importantes como el camino de Buenos Aires a Mar del Plata tenía apenas un metro de banquina de cada lado, con lo que daba un ancho total de ocho metros. La precariedad de estas características técnicas obligó a sucesivas ampliaciones y reconstrucciones posteriores que costaron varias veces el importe de la inversión inicial.

DIFICULTADES FINANCIERAS

Las circunstancias precedentemente expuestas y la contratación descabellada de obras, cuyo importe superaba el presupuesto general de gastos de la provincia en 1932, creó al gobierno situaciones difíciles con las empresas, algunas de las cuales debieron paralizar el trabajo, aunque en general fueron proseguidos.

La sanción de la Ley de Vialidad a fines de 1932 permitió contar con la ayuda federal establecida en dicha ley.

Santa Fe se adelantó a las demás provincias en las gestiones para acogerse a la ayuda federal y fue así que el 5 de octubre de 1933, consagrado en ese momento como el "Día del Camino", se firmó el primer convenio de acogimiento de una provincia al régimen de ayuda federal.

Ruta 19, Santa Fe-Córdoba .Una de las carreteras troncales que formaron parte de la red inicial que impulsó el progreso argentino

En el convenio se establecía que la Nación se hacía cargo del pago del saldo de las obras de pavimentación y se incluía un plan por el que se ejecutaban obras suplementarias por valor de doce millones de pesos, en el que estaba incluida la pavimentación del camino de Santa Fe a San Francisco y de Rosario hasta Tortugas. Esta solución permitió dar término a las obras de pavimentación del camino de Villa Constitución hasta San Justo, más de trescientos kilómetros en sólo dos años.

No se realizó ninguna ceremonia de inauguración porque la situación económica general no consentía la realización de gastos suntuarios o superfluos. No se colocó ninguna placa como no se lo hizo tampoco con las 100 escuelas, hospitales, dispensarios y parques, que se crearon en todas las ciudades de la provincia. El muelle de cabotaje de la ciudad de Santa Fe que estaba paralizado y sin utilización posible desde hacía varios años, fue también terminado en el período gubernativo del Dr. Luciano Molinas, que fue interrumpido por el envío de la intervención nacional el 3 de octubre de 1935.

Cabe agregar que en el corto período de tres años y medio en que ejerció el gobierno el Dr. Molinas, se realizaron obras de envergadura, como la ampliación y habilitación de la Cárcel Modelo de Coronda, que estaba interrumpida y abandonada por falta de recursos desde hacía 5 años.

Se mantuvieron con el aporte de 80 equipos camineros, las rutas de tierra que constituían una red de más de 10.000 kilómetros y requerían una conservación permanente, en la que colaboraban también los colonos y las comunas.

Se realizó, incluso en colaboración con la Nación y la provincia de Córdoba, la canalización del Arroyo de las Mojarras y la Cañada de San Antonio, lo que significó el saneamiento de millares de hectáreas.

Como hemos dicho antes, razones de austeridad y de economía indujeron al gobierno demócrata progresista a no realizar ceremonias inaugurales ni colocación de piedras fundamentales o monolitos, que siempre cuestan al Estado importantes erogaciones.

(*) Ex ministro de Hacienda y Obras Públicas de la provincia durante la gobernación del Dr. Luciano Molinas.

El carro y las vías para la comunicación

EN la acepción moderna del término, el carro determinó el nacimiento del camino, construido para que aquel pudiera pasar sin demasiadas sacudidas, superada ya la huella, que surgió espontáneamente por el tránsito acostumbrado de hombres, animales y cargas. Calcúlase que entre el 2500 y el 2000 a. de J.C. aparecen los primeros ejemplos de camino verdadero y aproximadamente un milenio después el abierto por el faraón Mentuhotep IV hacia el mar Rojo, procediéndose pocos siglos más tarde a la reorganización vial en China y así hasta llegar a los tiempos del Imperio Romano dando pie a la historia del camino moderno.

Pero volvamos al carro y más precisamente a la rueda, pues ésta, a través de siglos de lenta evolución, aparece como el producto típico de una civilización en movimiento, tendiente a salir de sus propios límites. Ignorada por las culturas precolombinas es, en cambio, un símbolo de descubrimiento y contacto en el territorio indoeuropeo. De ella y de las rutas que promueve pronto surgen los nuevos sistemas de comercio y merced a su uso, en el siglo I a. de J.C., César organiza el primer servicio postal a través de los principales caminos romanos por los que se intensifica el tráfico y las comunicaciones hasta llegar al siglo III d. de J.C. en que la "Tabla peutingeriana" representará el primer trazado de itinerarios viales. El carro se estanca con las invasiones bárbaras y en épocas del feudalismo, cuando la gente se mueve poco, los contactos entre centros vecinales no existen y los únicos viajeros son los peregrinos que viajan a pie y no piden trazados cómodos. De tal manera que, en los primeros mil años de la era cristiana el uso de las "literas" sustituye casi del todo a los carruajes hasta que los invasores germanos y asiáticos introducen nuevos sistemas de enjaezamiento, la silla, los estribos, los cascos herrados y el Renacimiento, después del año 1000, con la constitución de la civilización comunal y las monarquías nacionales, vuelve a proponer el problema de la vialidad y el transporte.

A lo largo de la autopista que desde Santa Fe lleva a Rosario, se dispusieron numerosos puentes, en los cuales, como el que ilustra la presente nota gráfica, correspondiente al río Carcarañá, se utilizaron nuevas técnicas de construcción

PRIMER TRIMESTRE DE 1972: OBRAS LICITADAS POR VIALIDAD NACIONAL

Obras cuyo costo es de 329 millones 343.345 pesos moneda nacional han sido licitadas por la Dirección Nacional de Vialidad en el período comprendido entre enero y marzo del año en curso, figurando con un presupuesto de 21.691.227 los trabajos previstos en la ruta nacional Nº 14, en Corrientes donde se construirán cuatro puentes, se ensanchará tres y se efectuarán obras básicas y pavimento en los tramos ubicados entre el río Mocoretá y Colonia Libertad.

Asimismo se abrieron ofertas para la construcción de obras básicas, pavimento y tres puentes en el tramo de la ruta nacional Nº 7 comprendida entre Polvaredas y el límite con Chile, a un costo de 34.406.700 pesos, mientras que con un presupuesto de 5.695.100 pesos se licitó la construcción de una carretera de unión entre la ruta Nº 8, a la altura de Solís, y la ruta Nº 9, cerca de Zárate, que empalmará con el acceso de... Zárate-Brazo Largo.

Por otra parte fue licitada la Avda. de Circunvalación de Córdoba, en su primera sección, que abarca la zona comprendida entre las vías principales del ferrocarril Mitre, el ramal Ferreyra-Malagueño y la ruta provincial Nº 5 a Río Cuarto. Se contratará la ejecución de obras básicas, pavimento de hormigón, cuatro distribuidores, iluminación, ... todo por la suma de 40 millones 645.441 pesos, en tanto que la primera sección de 21 kilómetros del tramo San Carlos de Bariloche-Villa Mascardi, en el que se ejecutarán obras básicas y se pavimentará, ha sido presupuestado en 9 millones 785.000 pesos.

Para realizar obras básicas, pavimento flexible y ensanche de puentes en el sector situado entre Arroyo Grande y Tandil, a un costo de 22.031.920 pesos, se recibieron propuestas, y para el tramo que abarca Cosquín y Chañar de la ruta nacional Nº 8 se licitaron trabajos de reacondicionamiento de obras básicas, pavimento y dos puentes por un importe de 16.550.500 pesos.

También se llevarán a cabo trabajos de obras básicas, calzada de concreto asfáltico y dos puentes, por la suma de 17.178.300 pesos, en el tramo Bajo Hondo-Bahía Blanca, de la ruta nacional Nº 3, mientras que en el llamado camino de las Altas Cumbres (Córdoba-Villa Dolores), en las secciones ubicadas entre Piedra la Tortuga-La Mesada-Hotel El Cóndor, se licitaron obras básicas, proyecto y construcción de un puente por un total de 68.888.114 pesos.

Un tramo de acceso a la capital federal comprendido entre Arroyo Morón y Moreno, del acceso Oeste, también recibirá los beneficios de obras básicas, pavimento y construcción de once puentes que, con el proyecto estructural, totaliza un presupuesto de 45 millones 127.800 pesos. A lo cual hay que agregar las propuestas recibidas para efectuar trabajos en el acceso sudeste a la capital federal en el acceso a Puerto Pilcomayo, en Formosa; tramo Fuentes-Empalme Ruta Nº 16, en Santa Fe, de la ruta Nº 33 y acceso al puerto de San Pedro, en Buenos Aires.



Acceso al túnel desde el lado Santa Fe

Acepciones de caminos

¿Qué es un camino? Primero digamos que el término castellano tiene su origen en el "camminus" celto latino. Después que es "tierra hollada por donde se transita habitualmente", "vía que se construye para transitar", "jornada de un lugar a otro", "medio o arbitrio para hacer o conseguir alguna cosa" y "cada uno de los viajes que hace el aguador o el conductor de otras cosas".

Ahora bien, hay distintas clases de caminos. Así, el carretero o carretil es el que está expedito para el tránsito de coches o de otros carruajes; en tanto que el carril es capaz tan sólo para el paso de un carro y el de herradura es el estrecho que únicamente permite el circular de caballerías, pero no de carros.

Asimismo existe el camino real, es decir, el construido a expensas del Estado, más ancho que los otros, capaz para carruajes y que pone en comunicación entre sí poblaciones de cierta importancia; y el vecinal que suele ser más estrecho que las carreteras y es construido y conservado por el municipio cuyas necesidades sirve. También hay un camino de sirga, que es el que a orillas de los ríos y canales sirve para llevar las embarcaciones tirando de ellas desde tierra; y el seronero, como se lo conoce en Cuba, que es una vereda por donde sólo puede pasar una caballería con serón abierto. El trillado, por su parte, es el común, usado y frecuentado; el de hierro, es el del ferrocarril y el de cabaña es el que sirve para el paso del ganado.

Existe otro camino, el llamado de Santiago, que era el que seguían los peregrinos que marchaban hacia la ciudad homónima en Galicia para visitar la tumba del Apóstol durante la Edad Media y que muchos viajeros volvieron a seguir en 1971, Año Santo Compostelano. Pero éste es un camino muy especial, ligado con la Vía Láctea, como si dijéramos una especie de unión entre la tierra y el cielo y un cierre adecuado, suponemos, para estas "acepciones de camino".

RUMBO AL TUNEL SUBFLUVIAL

Desde el 13 de diciembre de 1969 el túnel subfluvial "Hernandarias" que nos une en forma permanente con los hermanos argentinos de allende el Paraná, el movimiento por los caminos santafesinos se ha incrementado notablemente, originándose una corriente casi permanente de vehículos que, parangonando el viejo refrán, significa que "todos los caminos conducen al túnel".

Santa Fe ha conocido así un nuevo impulso caminero, si no en materia de construcciones, al menos en el ritmo deseado, sí en cuanto a movimiento, pues de ello habla muy significativamente la estadística de cruces, como así también todo lo concerniente con la circulación en nuestro medio de unidades provenientes de los cuatro rumbos argentinos y también de otros varios países americanos.

Se debe, pues, seguir construyendo para mantener nuestra estructura acorde con las demandas del momento. País con buenos caminos es país que progresa, ya que el camino es no sólo elemento de unión, sino por sobre todas las cosas, factor generador de trabajo.

EL CAMINO Y LOS POETAS

Así como el río ha inspirado a no pocos vates como símbolo inacabable de la vida que pasa, el camino ha sido muchas veces fuente de inspiración de los poetas, en unas ocasiones como imagen también de la existencia, en otras por circunstancias de comunicación espiritual, de apego al paisaje e inserción a un medio y una geografía entrañables.

En un número dedicado a ese medio de relación física, cultural, económica, espiritual, que es el camino, no podía faltar la presencia de quienes lo han exaltado a través del verso y por distintos motivos, algunos de los cuales queremos ejemplificar. Uno de esos poemas que pueden servirnos lo llevó a la estampa el argentino Gerardo Schiaffino, y dice: Por esos caminos / tan llenos de encanto / el progreso corre / corre a grandes trancos. / Si ayer las carretas / con sus bueyes mansos, / por viejos caminos / sus huellas dejaron, / hoy por los caminos / que cortan los campos, / dejan los motores / sus ruidos mecánicos. / Y próximo a ellos, / devorando espacios, / la locomotora / pasa trepidando.

En otro género, el del romance, ha cantado el hispano Antonio Camacho Gómez: Carretera, carretera / que rompes el horizonte / cabalgando con el alba / desde los azules montes / y eres anaconda recta / que entre matorrales corres / del Parador a Roquetas / hasta limitar su nombre. / ¿Qué embrujo tiene tu cuerpo / de alquitrán cansado y noble / para soltar mis desvelos / con nostálgicas visiones? / ¿Por qué vierten tus pinares / su resina en lagrimones / clavados en mi memoria / como verdes aguijones / con sus brazos siempre abiertos / a los vientos y a los hombres? / Carretera, carretera / que besan los aquilones.

Y para exponer un tercer caso ilustrativo, ¡cómo no citar a ese enamorado del camino que fue el inolvidable Antonio Machado, que ha servido a un juglar de nuevo cuño —el catalán Serrat— para llegar a los públicos más diversos con el "caminante, no hay caminos; se hace camino al andar"! Ha escrito el fino y a la vez profundo poeta sevillano: Yo voy soñando / caminos de la tarde, / los verdes prados / las polvorientas encinas. / ¿Adónde el camino irá? / Yo voy soñando viajero / a lo largo del sendero, / la tarde cayendo está.

Y como estos líricos hay muchos, muchos más que sintieron la necesidad de volcar sus interiores a impulsos de esa cinta recta o serpenteante que acerca o aleja a los seres y las cosas, pero que ata y juega un papel decisivo y sentimental en la vida del hombre.

La carretera panamericana

Una iniciativa de la Conferencia Panamericana reunida en Chile en 1923 fue el comienzo de un ambicioso proyecto para unir por vía terrestre a los pueblos del continente: la carretera que lleva el nombre de aquella importante reunión.

Destinada a ligar a todos los países americanos y a fomentar el turismo y el comercio entre ellos, desde Alaska a la Argentina, la famosa vía tendrá, en su dilatado recorrido entre Fairbanks y Buenos Aires, unos 20.350 kilómetros aproximadamente.

Actualmente es un sistema de carreteras que ha superado los 40.000 kilómetros de longitud, y que en algunos de sus tramos se halla habilitado.

La red caminera nacional en los últimos cinco años

Un llamativo incremento en lo que atañe a la construcción de caminos se observa en el último lustro en el país, lapso durante el cual se construyó más de la mitad de toda la red vial existente. En 1966 la longitud total de caminos pavimentados de tránsito permanente era de 23.757 kilómetros y, en diciembre de 1971, alcanza a los 48.662 kilómetros, lo cual significa un aumento de 25.905 kilómetros.

Cabe señalar que en julio del primer año citado la red nacional tenía 15.467 caminos pavimentados y entre esa fecha y el 1º de diciembre del año último se ejecutaron 7.463 kilómetros de nuevas vías y 4.591 kilómetros de reconstrucciones. En el mismo tiempo en la red provincial se concretaron 12.834 y 1.017 kilómetros, respectivamente.

Por las autopistas españolas

La política de transformación de carreteras tradicionales ha exigido la implantación de nuevas normas en una España que, al 31 de diciembre de 1971, registraba 600 kilómetros de autopistas.

Las nuevas disposiciones fueron agrupadas en el Código de la Circulación puesto en vigencia en 1969, y cuyo repaso puede resultar útil para muchos automovilistas.

A modo de ejemplo, el art. 296 exige el uso de las luces intermitentes ("guiño" o "destellador") en todo desplazamiento lateral del vehículo, cuyo funcionamiento se interrumpirá al terminar la maniobra. La disposición, que es de orden mundial, se aplica en el código español para los casos de cambio de carril. De modo que con cierta anterioridad al comienzo de la maniobra, se deben iniciar los avisos luminosos.

En este caso se plantea la incógnita del momento en que se considera finalizada la maniobra de desplazamiento lateral. ¿Será cuando el vehículo ha cambiado totalmente de carril? ¿O cuando regresa a su carril primitivo, luego de haber realizado el paso o adelantamiento? El criterio de las autoridades hispanas establece que se considera finalizada la maniobra, cuando el automotor cambió totalmente de carril o banda de circulación. En ese momento deben cesar las señales luminosas, ya que de seguir funcionando el intermitente, podría producirse confusión. Piénsese, si no, en el caso de las autovías de tres bandas, y que un vehículo fuera circulando por el segundo carril, llevando en funcionamiento el intermitente.

Otro artículo del código español dispone que cuando un automotor se disponga a detenerse, habrá de indicarlo con el intermitente de la derecha, acompañándolo con el signo adecuado del brazo fuera de ventanilla.

En cuanto a la utilización de los carriles, otra disposición ordena el tránsito por el carril que corresponda, de acuerdo a la velocidad de crucero. Para lo cual el conductor deberá estar atento a las marcaciones sobre la calzada y las carteleras suspendidas, instaladas cada 10 kilómetros.

En consideración a las velocidades elevadas por las que se circula en las autovías o autopistas españolas, el aludido cuerpo legal dispone que, además de las luces de posición, se transite con las denominadas luces bajas.

Lo que se explica, por cuanto la iluminación de las rutas españolas es altamente satisfactoria y no exige al conductor el empleo de las luces altas.

Caminos rurales

De extraordinaria importancia para el progreso del campo argentino fueron y continúan siendo los caminos rurales, muchos de ellos conservados directamente por los usuarios y, en otros casos, por organismos públicos, tanto nacionales como provinciales o comunales.

De esos caminos rurales en algún momento se pasó a los caminos pavimentados de fomento, que fueron esos afirmados estrechos, "de una sola mano", donde el Estado contribuyó al progreso y también por qué no decirlo, a que fuese realidad el sentido de amabilidad vial.



Miles de camiones tienen en el camino su mejor aliado para el movimiento incesante en el transporte de productos que son símbolo del comercio y la producción

El desafío brasileño

"...o homem, en vez de senhorar a terra, escraviza-se ao rio".
Euclides da Cunha > "A margem da historia".

El 7 de setiembre, Brasil inició la conmemoración del sesquicentenario del Grito de Ipiranga. La fecha se ha prestado para que historiadores, sociólogos economistas, políticos y futurólogos disparen los flashes, tratando de congelar en una instantánea totalizadora lo que sus objetivos parcializados les muestran del restallante "boom" brasileño.

Pareciera que, hoy más que nunca, los analistas sienten la urgencia de conocer la realidad del continente que tienen por país. Dejando atrás el ufanismo de Afonso Celso y el pesimismo de M.A.Teixeira de Freitas, intelectuales y universitarios han adoptado ahora el lema de "O desafio brasileiro", con la mirada fija en el año 2000 y en los 212 millones de seres que poblarán su territorio la noche del 31 de diciembre de 1999.

* * *

Entre las realizaciones de ese desafío, Brasil está escribiendo aceleradamente la página que uno de sus conductores tituló "governar é abrir estradas".

Una industria automotriz activísima, con una producción del orden de los 500.000 vehículos les ha hecho decir que comienzan a ser un país con cabeza, tronco y "ruedas".

* * *

Un parque automotor que excede los 3.500.000 vehículos, explicaría por sí mismo el titánico plan vial en el que comprometen esfuerzos y recursos contabilizados en cifras siderales. Como no podía ser menos en un país de dimensiones colosales.

* * *

Mas lo cierto es que el acelerado incremento de la producción automotriz, con su consiguiente cambio de hábitos y efectos multiplicadores en el campo económico, no ha determinado por sí solo la intensificación de las construcciones camineras. Y menos aún el trazado de las rutas.

* * *

Por cuanto desde un siglo atrás, los brasileños se habían puesto de acuerdo en un proyecto general circulatorio, subordinado a la proyección continental de su anhelada grandeza.

* * *

Por eso, el trazado de la carretera Transamazónica no es más que la concreción de la soñada línea Transbrasiliana. Su idea motriz es la promoción de las grandes fajas de tierra situadas entre los ríos navegables. Sus beneficios inmediatos el asentamiento de núcleos de población, colonización de tierras, apoyo para la explotación minera e integración de dos estrategias del desarrollo brasileño: el del Nordeste y el de la Amazonia.

* * *

Por algo pudo decir el diputado Dos Reis Velloso, en una sesión de tablas del año 1970: "...estabelece-se un sistema de vasos comunicantes, entre o Nordeste e a Amazonia.... empurrando a fronteira económica para as margens do Rio Amazonas; crescendo para dentro".

* * *

Por lo demás, los casi 4.000 kilómetros de la Transamazónica tienen por meta final su empalme con la denominada Marginal de la Selva (o Bolivariana), cuyos 5.600 kilómetros unirán a Colombia, Ecuador, Perú y Bolivia, corriendo a mayor distancia de la costa que la Panamericana.

* * *

Consciente de que su punto débil es la civilización costera y lo meramente fluvial. Lúcido que en su litoral marítimo, como en Africa o en Australia, ni el mar invade la tierra, ni la tierra avanza sobre el mar, "ficando os homens arranhando a areia das costas como caranguejos, en vez de atirarem ao interior" (Capistrano de Abreu), Brasil sigue haciendo flamear la banderola de la marcha hacia el Oeste.

* * *

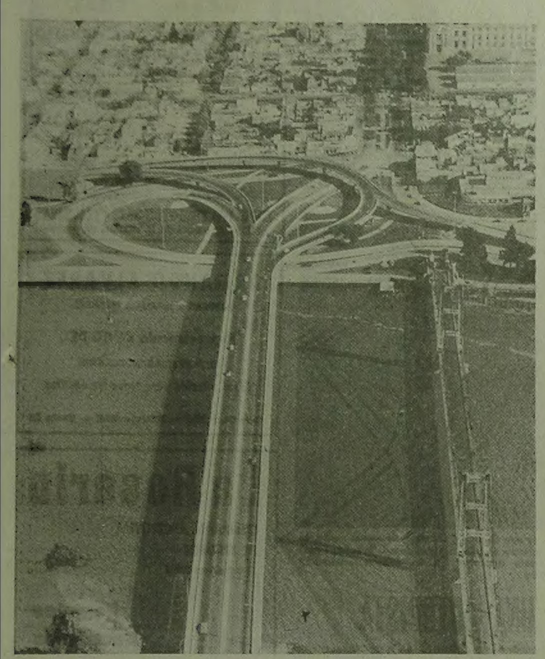
Al conjuro de ese ambicioso lema bandeirante, el plan vial se lleva a cabo inexorablemente. Como punta de lanza del fabuloso Programa de Integración Nacional, cuya realización es un verdadero desafío al porvenir. Un reto a las vísperas del año 2000, que los estadistas brasileños saludan en sus ventanales al despuntar el sol de cada día.

Cuarenta mil vehículos

Aproximadamente 40 mil vehículos automotores están inscriptos en la Oficina de Patentamiento de la Dirección de Rentas de la municipalidad de esta ciudad, sin contar ómnibus ni motocicletas.

Como el número de habitantes del ejido urbano asciende a 258.000 personas, esto arroja un promedio de 6 habitantes por cada vehículo, lo cual es un índice por sí elocuente del alto grado de desarrollo del parque automotor santafesino.

SANTA FE, LA CAPITAL DE LOS PUENTES



En paralelo servicio público, el viejo puente Colgante junto al moderno vecino de cemento armado, canalizando el tránsito hacia el este

QUE la ciudad de Santa Fe es prácticamente una península y que el puente es "algo que nos permite salvar tropiezos, es algo muy sabido.

De lo primero, sólo corresponde echar una ojeada a cualquier fotografía aérea de la ciudad, o simplemente detenernos a observar en detalle un mapa que dé tan sólo los aspectos fundamentales de la geografía en torno de la vieja y querida ciudad que nos legara don Juan de Garay. Allí, en nuestro lateral este, la laguna Setúbal nos ofrece en forma inmediata su espejo de agua, que más allá, tras recorrer algunos kilómetros siempre hacia el este, nos permite llegar hasta el Colastiné y luego el Paraná, majestuosos ambos, que nos sirven de límites ya que nuestro municipio alcanza a esos colosos acuosos, para rematar en el poderoso Leyes, cuyas corrientes siempre intensas muestran el fenómeno de su dirección opuesta, según sean los niveles de la laguna Setúbal y del Paraná.

El riacho Santa Fe y otros cursos de agua que forman un complejo de cursos navegables, incluidos canales artificiales y el puerto, nos llevan al sur de la urbe, desde donde remontamos el sinuoso Salado (ahora en parte rectificado por la mano del hombre y el impulso de la autopista) que es nuestra espina dorsal por el oeste y que nos señala la imaginaria ranura de la alcancía por donde desaparece todas las tardes la moneda de oro del sol poniente.

♦ Un puente

Consultamos un diccionario, mejor una enciclopedia, y allí nos encontramos con que puente viene del latín pons, pontis, y se lo define, en la acepción primera y que es la que nos interesa, como "fábrica de piedra, ladrillo, madera, hierro u otro material que se construye y forma sobre ríos y otros sitios, para poder pasarlos".

Justamente lo que los santafesinos necesitamos, un medio para poder pasar los ríos, riachos, canales y otros cursos de agua que nos cierran por tres costados.

♦ Muchos puentes

De esa necesidad de nuestra ciudad han surgido muchos puentes, quizá muchos más que los que en general nos recordamos.

Si recurrimos a un santafesino nos hablará sin duda del ya histórico puente Colgante y de su nuevo vecino, sin olvidarse por cierto del que permite salvar el río Salado en nuestro rumbo hacia la ciudad de Santo Tomé.

Pero.... ¿y los demás? Son realmente muchos, a poco que nos detengamos en el análisis.

♦ Puentes camineros

Sigamos el curso del sol, desde el este y allí tendremos el imponente puente sobre el Colastiné, habilitado hace muy pocos años y que tuvo el raro privilegio de inaugurar la era del peaje en nuestro país, que en esta ocasión, como se sostuvo muchas veces desde organismos oficiales, se llamó "pontazgo". Primero, al pasábamos en un automóvil particular, nos cobraban por persona transportada, mas luego se pasó al sistema unitario, por vehículo. ¿Se acuerdan de los cincuenta pesos nacionales que había que abonar para cruzar el correntoso Colastiné en este puente cuya construcción con vigas de hormigón pretensado abrió rumbos en este tipo de construcción, apoyado sobre pilares también construidos por un sistema original y que tienen una altura tal que son fácilmente comparables con edificios de cinco o seis pisos? Ahora pasamos libremente y todo nos parece fácil. ¡Qué gran alivio fue superar la era de la balsa de cadena o maroma que antes nos hacía padecer en ambas márgenes del Colastiné, allí un poco más al sur de donde estuvo el primer gran puerto de ultramar de nuestra ciudad!

Siguiendo el rumbo hacia el túnel "Hernandarias", siempre por la ruta nacional 168 bis, nos encontramos con tres modernos puentes, dos de ellos muy largos y tan nuevos que podríamos decir que aún están frescos —o calientes — según nuestro gusto gastronómico, y este trío de puentes es conocido como "puentes aliviadores según el plan Cabral", es decir los medios que permiten que las avenidas del Paraná y su sistema se escurran libremente sin tener que verse desplazadas en su dirección norte-sur por el gran tajamar que fue en la última gran creciente, el terraplén de la ruta ahora abierta por los tres puentes.

Desde Colastiné hacia el nordeste, debemos tener presentes a dos puentes. Uno metálico, sobre el arroyo Potrero y otro de un arco magnífico, majestuoso, sobre el Leyes y que hace poco tiempo adquirió fama trágica a raíz de un suceso que no olvidará jamás un vasto sector de nuestra población costera. Justamente allí, en el arroyo Leyes, concluye el municipio de Santa Fe, nuestra capital, en momentos en que los vecinos de esa zona están en algo así como el comienzo de su lucha por una independencia.

Tomemos nuevamente el recorrido del sol, pasaremos varios puentes menores en la ruta 168 entre La Guardia y el brazo final de la laguna Setúbal donde el puente Colgante nos muestra su imagen de más de cuarenta años de servicio como medio para salvar un curso de agua y además, muy importante, como medio para traer el agua que abastece a la ciudad. Y junto a él, como sintiendo vergüenza de las canciones lastimosas que el viento ejecuta en el encordado del Colgante, se levanta la mole imperturbable del coloso de cemento que ahora hace raudo el cruce antes cansino al que nos obligaba el piso de tablas del Colgante, que alguna vez un periodista romanticón llamó el "Puente de los suspiros", ya que como aquellos puentes históricos de la vieja Europa, también el Colgante tiene su historia de suicidios...

Al costado de estos dos nombres mayores en la geografía "puentística" de Santa Fe, aparece el puente humilde, siempre, servicial, de madera que lleva hacia el distrito de Alto Verde, puente al que algunos le llaman "Puente palito".

La laguna Setúbal nos muestra, algo más al norte, los pilares firmes del puente ferroviario de hierro, que cuando se terminó de construir para el Ferrocarril Santa Fe, el ramal a La Guardia, Colastiné y Rincón ya no se usaba. Se tendió un puente que nunca se utilizó y hoy sus arcos férreos están tendidos en plena cordillera de Los Andes, para el servicio del Ferrocarril Trasandino.

Siguiendo siempre con los puentes camineros, mencionemos el muy conocido puente de la ruta nacional 11 hacia Santo Tomé sobre el río Salado y el muy moderno de la autopista (en realidad son dos puentes paralelos), que salva el rectificado cauce del mismo río, unos cinco kilómetros al norte del anterior.

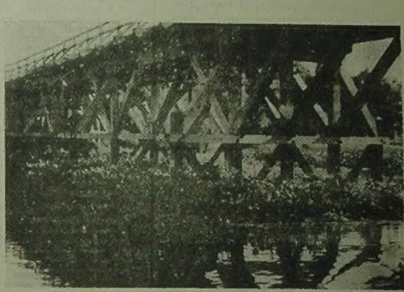
Y, si bien es cierto que ya no está dentro del municipio, nombraremos, tan solo para no olvidarlo, al llamado "Puente Mihura", en el viejo camino a Esperanza, que conoció otros vehículos, muy distintos de los actuales, que lo cruzaban intensamente.

♦ Puentes ferroviarios

Mencionamos los pilares del puente ferroviario en la Setúbal y ahora vamos hacia el oeste, con puentes no sobre agua, pero salvando calles, avenidas y otras vías ferroviarias. Ah...! ¿se acuerda ahora del puente "Negro"? ¿Tiene presente los otros puentes ferroviarios dentro de la ciudad? En este ramal del Ferrocarril Mitre desde su vieja estación en el suroeste hasta el puerto, hay tres de esos puentes. Sumelos a los anteriores, antes de que lleguemos al puente del Salado del mismo ferrocarril, de estructura metálica, del puente del Ferrocarril Belgrano, sobre el mismo río, pero donde la madera tiene una parte muy importante y finalmente el puente también de hierro ubicado en el ángulo noroeste de la ciudad, cerca del matadero frigorífico, más allá de Piquete.

♦ La ciudad de los puentes

Haga el lector el balance y verá si el título es lógico: "Santa Fe, la capital de los puentes".



El servicial y humilde puente de madera que salvando el riacho Santa Fe permite llegar a Alto Verde



LAS CORRIENTES DE TRANSPORTE QUE SON ABSORBIDAS POR LA AUTOPISTA A ROSARIO

Al proyectarse la autopista y posteriormente al ir ajustando detalles acerca de la misma, debieron tenerse en cuenta diversos factores, entre ellos su influencia como ruta colectora en una extensa zona del país, siendo prácticamente toda la región ubicada al norte del paralelo 34º, canalizando por lo tanto las corrientes de transporte generadas en:

a) Zona mesopotámica

De esta zona absorbe o distribuye la mayor parte del tránsito de distintas líneas de viaje que convergen en los siguientes puntos de cruce del río Paraná:

—Barranqueras - Corrientes.

—Reconquista-Goya.

—Santa Fe-Paraná.

los cuales, si se exceptúa el cruce Baradero-Puerto Constanza, son los únicos vínculos que permiten la comunicación automotor de la Mesopotamia con el resto del país.

b) Zona nordeste

Comprende las provincias de Chaco y Formosa, para las cuales la estructuración de la red caminera es tal que sus principales líneas de tránsito a larga distancia convergen en la ciudad de Santa Fe, sea por medio de la R.N. 11 en la parte este de ambas provincias, o, especialmente en la zona centro y oeste del Chaco, por la R.N. 95 que empalma en la localidad santafesina de Tostado con el pavimento que canaliza la corriente hacia la ciudad de Santa Fe.

c) Zona centro

La ciudad de Córdoba es centro de un sistema radial de caminos al que convergen la mayor parte de las rutas troncales que sirven tanto a las provincias del noroeste cuanto a las provincias cuyanas. Se trata pues de un verdadero punto de distribución que se vincula con el este del país por medio de la R.N. 19, que lo une a la ciudad de Santa Fe y la ruta 9 que lo une a la capital federal pasando por Rosario. En ambos casos empalma con el tramo.

d) Zona noroeste

La red de caminos de las provincias de Jujuy, Salta, Tucumán, Santiago del Estero, Catamarca y La Rioja, converge a la ciudad de Córdoba por medio de las siguientes rutas troncales: R.N. 9, R.N. 60 y R.N. 38, punto desde el que se vinculan con el tramo Santa Fe - Rosario a través de las R.N. 19 y R.N. 9.

e) Zona Cuyo

Los itinerarios más utilizados entre la zona cuyana y la parte este y nordeste del país son: R.N. 7 y R.N. 8 hasta un primer punto de distribución en la ciudad de Río Cuarto, donde desvía la corriente hacia el nordeste por Villa María, San Francisco, Santa Fe y parte del tránsito a Rosario y capital federal. El resto continúa por la R.N. 8 hasta un segundo punto de distribución en Venado Tuerto, donde desvía la corriente hacia Rosario, San Lorenzo, etc., en tanto que el tránsito desde y hacia la capital federal sigue la R.N. 8. El tramo Santa Fe-Arroyo del Medio absorbe entonces de esta corriente al tránsito que tiene origen o destino en las diversas localidades comprendidas entre sus puntos extremos o en su zona de influencia.

Este breve esquema, unido al hecho que precisamente el tramo Santa Fe-Rosario está geográficamente localizado en una de las zonas económicamente más desarrolladas del país, permite en principio llegar a una apreciación general tanto de su función como de su grado de importancia dentro de las vías de comunicación argentinas.

La avenida de circunvalación, en el sureste de la ciudad, es otro de los orgullos viales de nuestra capital, la que permite un rápido desplazamiento en especial de los vehículos en tránsito por la ciudad. Se anticipa para fecha próxima la prosecución de la avenida en su tramo superpuesto a las actuales avenidas 27 de Febrero y Alem

VENTAJAS GENERALES DE UNA AUTOPISTA

La concepción técnica de una autopista es, esencialmente distinta a la de los caminos convencionales y tiene sobre ellos un sinnúmero de ventajas que le permiten cumplir con los requisitos mínimos. Entre otras, las ventajas más importantes son:

a) **Capacidad:** el volumen que normalmente se admite para cada una de las trochas de una autopista es de 1.200 automóviles por hora. Este número debe reducirse de acuerdo a las condiciones prevalecientes de tránsito a fin de que quede reflejada la incidencia del mayor tamaño y de la limitación de maniobrabilidad de los vehículos comerciales. En este sentido y a los efectos de la circulación se considera que cada uno de estos vehículos equivale a dos automóviles de modo que para la composición típica de la corriente rural en el itinerario Santa Fe-Arroyo del Medio se tendría una capacidad aproximada de 900 vehículos por hora en cada una de las trochas de la autopista.

b) **Continuidad de los viajes:** Los accesos a una autopista se establecen en la intersección con caminos públicos escogidos en función a su grado de importancia, elección que normalmente se lleva a cabo mediante los elementos de juicio que proporcionan las encuestas de origen y destino. En dichos puntos, los vehículos se incorporan o egresan de la corriente principal por ramas de conexión cuyos diseños, si bien pueden adoptar formas y tipos de naturaleza variada responden esencialmente al objetivo de facilitar el intercambio entre las corrientes de ambos caminos sin que ninguna de ellas resulte entorpecida por la maniobra.

Por otra parte, el cruce con caminos cuya generación de tránsito no justifica la construcción de ramas de intercambio, lo mismo que la intersección con vías férreas, se realiza a distintos niveles de manera que también en esos puntos queda eliminada por completo la posibilidad de interrupciones a la corriente principal.

En los hechos, tanto las ramas de conexión como los cruces a distinto nivel aseguran al usuario de la autopista un itinerario no interrumpido por las tan frecuentes maniobras de entrada o salida que caracterizan a los caminos convencionales. Por supuesto que las ventajas en costo y confort que brinda al usuario esta continuidad de viajes sólo se alcanza merced al control de accesos, lo cual en principio supone una serie de problemas secundarios entre los cuales cabe enunciar: reabastecimiento y reparación de vehículos, y descanso de los conductores.

En el proyecto Santa Fe-Arroyo del Medio se ha previsto la solución de ambos problemas mediante la habilitación de áreas de servicio y de descanso, con las finalidades arriba mencionadas.

c) **Seguridad:** Una de las características fundamentales de las autopistas es la sensible disminución que condicionan en las tasas de accidentes de tránsito con respecto a los caminos convencionales. Por ejemplo, según el Ministerio de Trabajos Públicos y Transportes de Francia, la tasa de accidentes en autopista es aproximadamente la tercera parte de la que corresponde a los pavimentos ordinarios, y esta cifra muestra una marcada similitud con las de otros países que de tiempo atrás cuentan en sus redes con esta clase de caminos.

La disminución de tasas de accidentes es perfectamente lógica si se piensa en la minimización de riesgos que se alcanza, por una parte, mediante el control de accesos y cruces a diferentes niveles, y por otra, mediante la homogeneización del tránsito que se logra a través de la rigurosa selección de vehículos en condiciones de utilizarla. En ese sentido, los únicos vehículos que pueden transitar por autopista son: automóviles, camiones y ómnibus, excluyéndose sistemáticamente de su corriente a las motocicletas, motonetas, bicicletas, vehículos de tracción a sangre, tractores, etc.

En ocasiones, la limitación puede ser más severa a poco que se exijan requisitos en cuando, por ejemplo, al tipo y disposición de las cargas, etc.

d) **Disminución de los tiempos de viaje:** De acuerdo a la elección del trazado para la autopista Santa Fe - Arroyo del Medio, tanto las distancias parciales cuanto las totales no diferirán sensiblemente con las del itinerario actual teniéndose para el recorrido completo, aproximadamente:

Santa Fe - Rosario: 150,7 km.; Rosario - Arroyo del Medio: 52,4 km.

Ello sentado, y teniendo en cuenta que el diseño para altas velocidades propio de las autopistas permitirá incrementar la velocidad real media de las corrientes de tránsito, es de esperar una notoria disminución de los tiempos de viaje.

En efecto, como velocidades medias se estiman (Ministerio de Trabajos Públicos y Transportes, Francia): **ruta pavimentada ordinaria:** automóviles 65 km/h; utilitarios 45 km/h. **Autopista:** automóviles 85 km/h; utilitarios 65 km/h, de manera que el tránsito por autopista significa un ahorro de tiempo de 0,217 minutos por kilómetro para automóviles y 0,41 minutos por kilómetro para vehículos utilitarios. Es, por supuesto, harto difícil tratar de reducir a valor moneda el tiempo ganado pero no por ello es menos evidente la significación del mismo para la economía nacional en la medida en que potencialmente se da una mayor posibilidad de tiempo productivo a las personas que viajan, a la par que se crean condiciones de una mejor utilización de los vehículos.

La importancia del servicio de transporte automotor provincial

A raíz de una consulta que le formuláramos, la Asociación de Transporte Automotor de Pasajeros (zona norte), con sede en esta capital, nos informó que las distintas líneas adheridas al organismo tienen en la actualidad matriculados 209 coches, lo que significa una disponibilidad de 7.657 asientos.

En el transcurso del año 1971, fueron transportados 12.607.711 pasajeros, habiéndose recorrido, en igual lapso, 18.545 kilómetros, contándose con un personal integrado por 515 personas.

La inversión en material rodante, es decir los vehículos, en el momento de su incorporación, fue de 8.200.000 pesos ley 18.188, lo que significa que como capital estimativo, el valor de reposición del mismo material, es decir lo que correspondería pagar para renovar totalmente la flota de ómnibus, sería 43.230.000 pesos ley 18.188.



Acceso Iturraspe, en las cercanías de López y Planes. Esos rieles serán cruzados a nivel del pavimento, con los riesgos que ello supone

Los rieles en la parte final de la autopista malogran el sentido de ruta de alta seguridad

La habilitación de la autopista Santa Fe-Rosario y la ejecución de los trabajos del tramo denominado "penetración" a la ciudad capital, por calle Iturraspe, desde Blas Parera a López y Planes, vuelve a plantear un problema que ya destacáramos en su oportunidad, aun cuando por anticipado sabíamos que no existía la menor posibilidad de que pudiera lograrse una solución.

Concretamente, nos referíamos a que a la misma salida de la autopista o a su entrada, según se viaje, existen los rieles del F. C. Mitre, que serán salvados al mismo nivel del pavimento. Esto significa tanto como afirmar que en uno de los puntos culminantes de una carretera de alta seguridad, donde los rieles son cruzados a distinto nivel, donde los accesos no son posibles de otra manera que la prevista, donde no hay cruces de caminos, ni más ni menos que un paso ferroviario echa por tierra el concepto y origina un factor de subida peligrosidad, mal que alguna vez se coloquen barreras o señales luminosas que alerten a los conductores.

Pero aunque venciendo la morosidad ya crónica en este tipo de instalaciones de seguridad, las barreras o las señales se coloquen alguna vez, el argumento no vale para una autopista, donde la seguridad debe ser la norma en todo su recorrido.

La empresa que actualmente está realizando la "penetración" no hace otra cosa que ajustarse al proyecto que le fue entregado, de manera que la falla garrafal está en la concepción original y no sabemos si alguna vez se previó la construcción de un paso a alto nivel y menos aún cuáles fueron los motivos que obligaron a dejarla de lado. Se argumentó que las pendientes no son lo suficientemente extensas como para hacer los terraplenes o viaductos de subida o bajada, pero lo que fundamentalmente interesa es que habrá paso a nivel, con barreras o sin ellas, desvirtuando totalmente el sentido de lo que debe ser una autopista.

LA HORA DE LAS AUTOPISTAS

Gran Bretaña 1972

El silencio es la conquista tenida en cuenta por los realizadores del tramo urbano de la autopista de Londres a Oxford. La carretera ha sido construida sobre pilotes, con el fin de reducir el ruido en una de las zonas de más intensa circulación automotor del mundo.

La red vial inglesa totalizará los 1.600 kilómetros de autopistas a fines del año en curso. Con lo que la Federación Británica de Carreteras confía en reducir los 20.000 accidentes graves que ocurren anualmente en territorio de las islas británicas, de los cuales 500 son mortales.

Unión Soviética 1974

Para 1974 está prevista la inauguración de una gran autopista circular de 108 kilómetros de extensión, que firmas italianas están construyendo en torno a Moscú.

Se trata de la realización de un acuerdo económico ítalo-soviético y de la ejecución de un vasto plan urbano que tiene por objetivo la reestructuración de la capital moscovita.

El proyecto contempla el desplazamiento de plantas fabriles hacia zonas periféricas, dando así lugar a las amplias avenidas que se conectarán con el anillo vial que circunvalará la sede del gobierno de la URSS.

Alemania 1985

Un año después que en el mundo comiencen a cumplirse los presagios deshumanizantes de George Orwell, en su afamado libro "1984", la República Federal Alemana contará con una red de 13.000 kilómetros de autopistas de varios carriles y dotadas de todo género de comodidades para el viajero y su veloz automotor.

El ambicioso programa prevé para los próximos 15 años la ejecución de 5.500 kilómetros de autopistas nuevas y de 2.200 kilómetros de carreteras de largo trayecto. Tales tramos se sumarán a los 4.500 kilómetros de autopistas realizadas y a los 800 kilómetros de carreteras de alta velocidad que serán terminadas antes de finalizar 1972.

A modo de muestra de lo que serán las carreteras del futuro, a diario se terminan obras viales de gran magnitud y obras de apoyo de trazado moderno y realmente estético. Un ejemplo de todo ello lo ofrece el renombrado "nudo" existente cerca de Duisburgo, donde se enlaza la autopista Colonia - Cuenca del Ruhr, con una carretera común. Diez y siete puentes van enhebrando los rulos pavimentados que se extienden por más de cinco kilómetros. Por esos canales circulatorios va corriendo sin cesar el torrente automovilístico, como en un atisbo de lo que será la red vial alemana en 1985.

El origen del Día del Camino

En toda América se celebra hoy el "Día del Camino", de conformidad con lo aprobado por el Primer Congreso Panamericano de Carreteras realizado en Buenos Aires en 1925, durante la presidencia de Marcelo Torcuato de Alvear y en homenaje a la fecha de su sesión inaugural.

Hasta ese momento, muy poco se había realizado en la Argentina para proporcionar a su pujante desarrollo una red vial acorde. Esa etapa anterior fue en cierta oportunidad definida por el ingeniero Justiniano Allende Posse: "El estado de la conciencia pública sobre las necesidades viales, construyendo caminos en forma ordenada y metódica, apenas existía".

LAS RUTAS TRANSVERSALES

Si bien mucho se ha escrito y dicho en torno de la importancia de las rutas transversales, queda aún mucho por hacer para concretar una aspiración de neto sentido federal para nuestro país, pues ello permitiría la vinculación directa de las provincias sin tener que caer en el embudo que siempre ha sido el tránsito hacia Buenos Aires, el macropuerto argentino.

Cuando se habilitó el túnel subfluvial "Hernandarias" se dio, sin duda, un paso trascendente, con lo importante que significa la posibilidad de abrir una comunicación permanente entre dos regiones antes separadas y que esa apertura alcanzara también a otros países vecinos, en este caso y en manera muy especial, por razones de proximidad, el Uruguay.

Debemos tener presente que tenemos ahora una comunicación bastante fluida con Uruguay, lo que sin duda alcanzará mayores expresiones cuando estén construidos los dos puentes que permitirán salvar el río Uruguay, que unidos al ya existente en Paso de los Libres (Corrientes), significarán que el tránsito será ininterrumpido hacia la República Oriental del Uruguay como hacia Brasil.

Desde nuestra ciudad, hacia el oeste, será pronto realidad una nueva autopista rumbo a Córdoba, y se ha mencionado con insistencia que desde la ciudad "docta" hacia San Juan se trazaría también un nuevo y moderno camino con carácter de autopista, es decir, que la ruta 18, de Concordia a Paraná, quedaría ligada por autopistas, con trazados paralelos a las rutas 19 y 20, que cubrirían los sectores Santa Fe - Córdoba y de ésta a San Juan, a partir de la cual podrá usarse, para continuar a Chile, el nuevo paso por Aguas Negras, que facilitará el cruce de la cordillera sin tener que recurrir a otros lugares ubicados más al sur.

Si se logra esta unión, Chile, Argentina, Uruguay y Brasil quedarán unidas con rutas transversales de este a oeste, toda vez que muy buenos caminos, prácticamente desde Santa Fe, posibilitan la unión con Paraguay (ruta 11) y con Bolivia (ruta 34).

Defensas de seguridad

Para mayor seguridad de los usuarios de la autopista, se ha dispuesto la colocación de defensas de tipo flexible, lo que evitará daños mayores en caso de accidentes.

Además se han dispuesto protecciones adicionales en numerosos sectores de la nueva obra.

La importancia del cinturón de seguridad

Al principio quienes lo usaban eran tomados como exagerados o simplemente pesimistas; poco a poco, la experiencia mundial fue demostrando que el uso de los cinturones de seguridad en los automotores era una medida ineludible en cuanto hace a la protección, ya que los estudios y las estadísticas han demostrado con amplitud que si bien el cinturón no es sinónimo de total protección, como su nombre lo indica, es un factor de seguridad trascendente.

En algunos países hoy es imposible patentar un automóvil nuevo si no está equipado con estos elementos y se da el caso, en los Estados Unidos en especial, que los vehículos vienen equipados con un sistema eléctrico de alarma que avisa al conductor y a los pasajeros que no se han colocado o abrochado los cinturones, mediante luces y chicharras. Y lo que es más, al tiempo que esto sucede en el interior del vehículo, las luces intermitentes en la parte trasera del automotor se encienden y apagan, parpadeando, mientras los cinturones no son ajustados y, lógicamente, ese parpadeo denuncia una situación irregular que los patrulleros policiales se encargan de reparar.

EL LITORAL

Jueves 5 de octubre de 1972

EL PROGRESO VIAL

MEJOR TRANSITO POR LA AUTOPISTA

LA habilitación del tramo de autopista hasta Rosario, como prolemenos de lo que será la segunda etapa hasta San Nicolás, como así también de la ya confirmada de Santa Fe a Córdoba, con una primera parte a San Francisco, nos brinda la posibilidad de tránsito más seguro, fluido y rápido, con menor desgaste de los vehículos y, lo que es muy importante, con menor desgaste de los conductores.

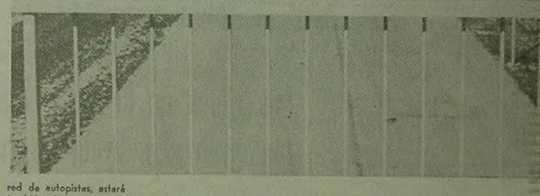
Uniendo esta pequeña red de autopistas, estará también el nuevo sector anunciado ayer de Rosario a Cañada de Gómez y lo que es ya una realidad: el denominado acceso norte a la ciudad de Buenos Aires, no debiéndose olvidar que se considera próximo el viaducto de la capital federal a a ciudad de La Plata.

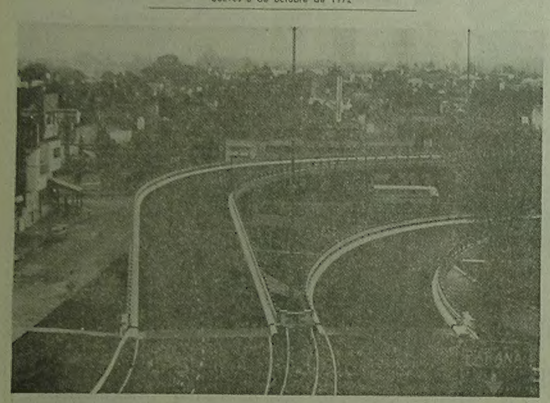
LA JUSTICIA DE UN RECUERDO

La autopista, hoy orgullo de Santa Fe en su condición de única en el país, fue obra de la inspiración y visión de Aldo E. Tessio, como gobernador de la provincia.

Su proyecto rompió con prejuicios de varios tipos, entre ellos en lo relacionado con la implantación del sistema del peaje, ahora dejado sin efecto por el nuevo propietario de la obra, el gobierno nacionl que pasa a ser el usufructuario de una acción de avanzada en el accionar provincial.







La importancia de las máquinas

Ahora están inmóviles. Han cumplido ya su misión de compactar la base sobre la que se volcará el asfalto que será después el afirmado que permitirá la circulación permanente de todo tipo de vehículos y hombres, llevando bienestar, progreso y trabajo.

Las máquinas viales son los aliados silenciosos de ese progreso. Son los sirvientes del hombre que quiere adelantarse a las distancias, y son los eternos olvidados una vez que llegó la inauguración y ya no se necesitan los rolos, las motoniveladoras, los tractores, las palas mecánicas y los muchos equipos que constituyen el parque de máquinas tan importante y que, ahora, para mayor satisfacción nuestra, es construido casi totalmente en nuestro país para hacer carreteras argentinas.

Junto a las máquinas están los hombres que las conducen, los mecánicos que las reparan y también quienes las transportan, cuando tienen la fortuna de seguir siendo útiles, pues muchas veces, con dolor, hemos visto a las que fueron buenas máquinas, muriendo lentamente asfixiadas por el óxido y cubiertas por la maleza, al costado del camino al que sirvieron.



LAS GRANDES AREAS DE CIRCULACION CONTINENTAL

Nuestra América está compuesta por grandes regiones fisiográficamente bien diferenciadas, que constituyen, cada una, una verdadera unidad geográfica de características propias.

Desde el punto de vista vial, es posible identificar cuatro grandes compartimientos de peso específico propio, a las que algunos estudiosos de las comunicaciones, han denominado **"áreas de circulación continental"**.

Tales son:

1) el área amazónica de floresta ecuatorial megatérmica y vastísima red fluvial".
2) el área cordillerana de los Andes.
3) la Cuenca del Plata, con su prolongación de influencia meridional hacia la Patagonia.
4) el área de la meseta brasileña.

En estos cuatro compartimientos fisiográficos se originan fuertes antagonismos de orden telúrico, a los que las conquistas españolas y portuguesas añadieron los factores perturbadores que nos legaron adelantados y gobernadores. De allí que conscientes del poder que otorga el manejo de las líneas de comunicación terrestre, los colonizadores y sus herederos políticos chocaron por el control de los puntos neurálgicos de la circulación terrestre. Y de allí, entonces, que para evitar desinteligencias y luchas de predominio, surgió la receta del aislamiento, cuyos perniciosos efectos barruntara Bolívar y confirmara la historia latinoamericana de todos conocida.

El cuadro esbozado adquiere connotaciones geopolíticas, abarcando una amplia gama de factores de influencia determinadora, entre los que los transportes alcanzan el lugar de mayor preeminencia en razón de responder íntimamente a la circulación de la riqueza productora, y facilitan el intercambio poblacional; integrando núcleos demográficamente dispersos, y garantizando el contralor de la soberanía sobre todo el territorio de cada país. A la vez que permiten la vinculación con el exterior.

El problema de los transportes de una región se fundamenta, por eso, en el juicioso estudio de múltiples factores. Por cuanto, del trazado de las líneas circulatorias puede suscitarse el entrechoque de innúmeros elementos interferentes que, tan pronto contribuyeron al aglutinamiento nacional, como a la disociación regional.

En última instancia, los planes y realizaciones viales son la concreción de una tesis con la que el planificador avanza sobre el futuro, tomando en cuenta los factores geopolíticos que le otorga el presente.

